

TREINTA MINUTOS
DE VIDEO
CON CARLOS SAINZ

SEMANAL Motor 16 GRUPO

22 de diciembre 1990

Núm.374 • 400 ptas.

VW POLO PARA EL 92

- MAS LARGO
- MAS ANCHO
- MAS ALTO

PRIMERAS FOTOS



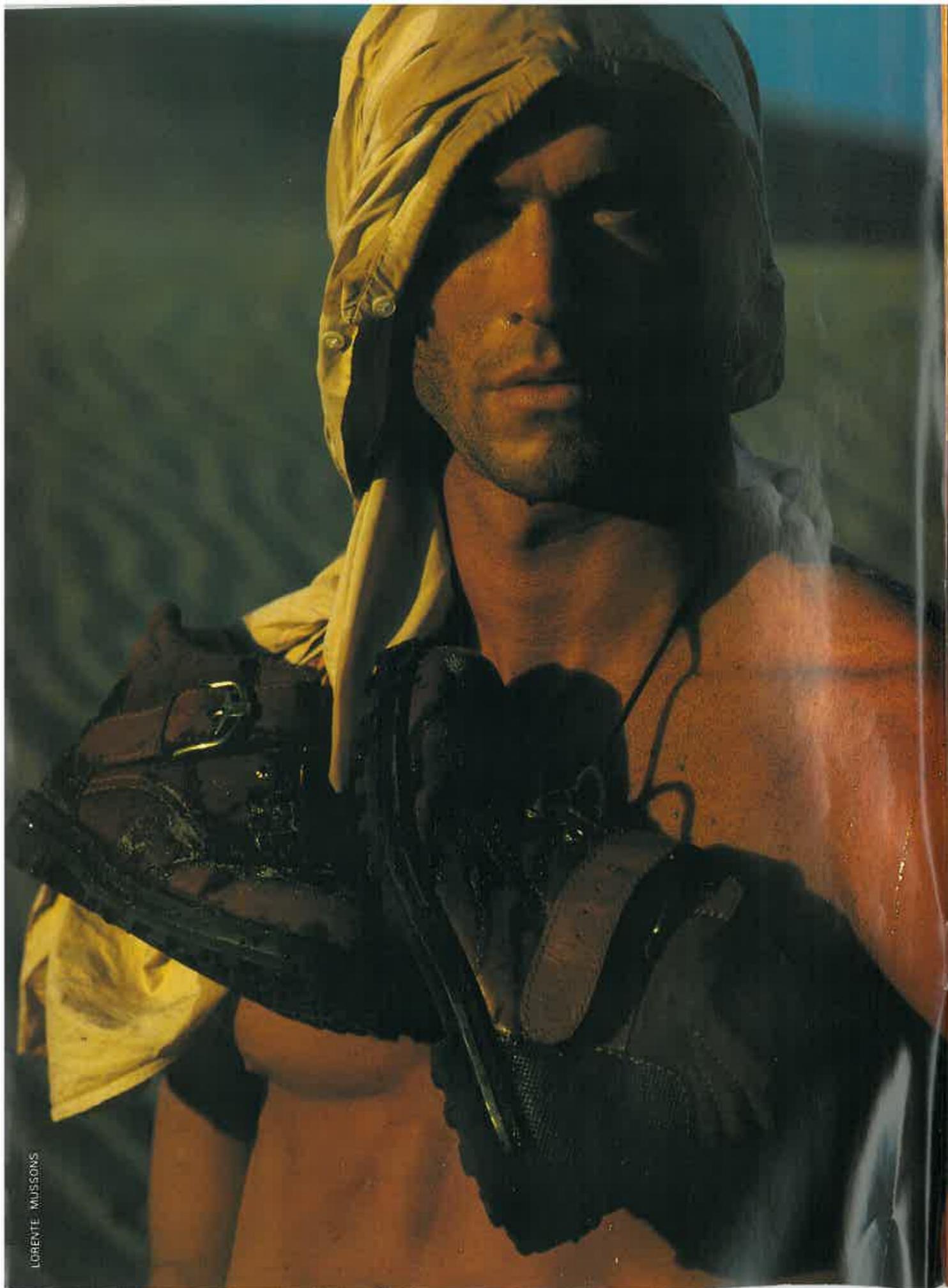
EXCLUSIVA

CON JESUS PURAS EN MONTECARLO



CHUBASCO: LO ULTIMO DE MASERATI





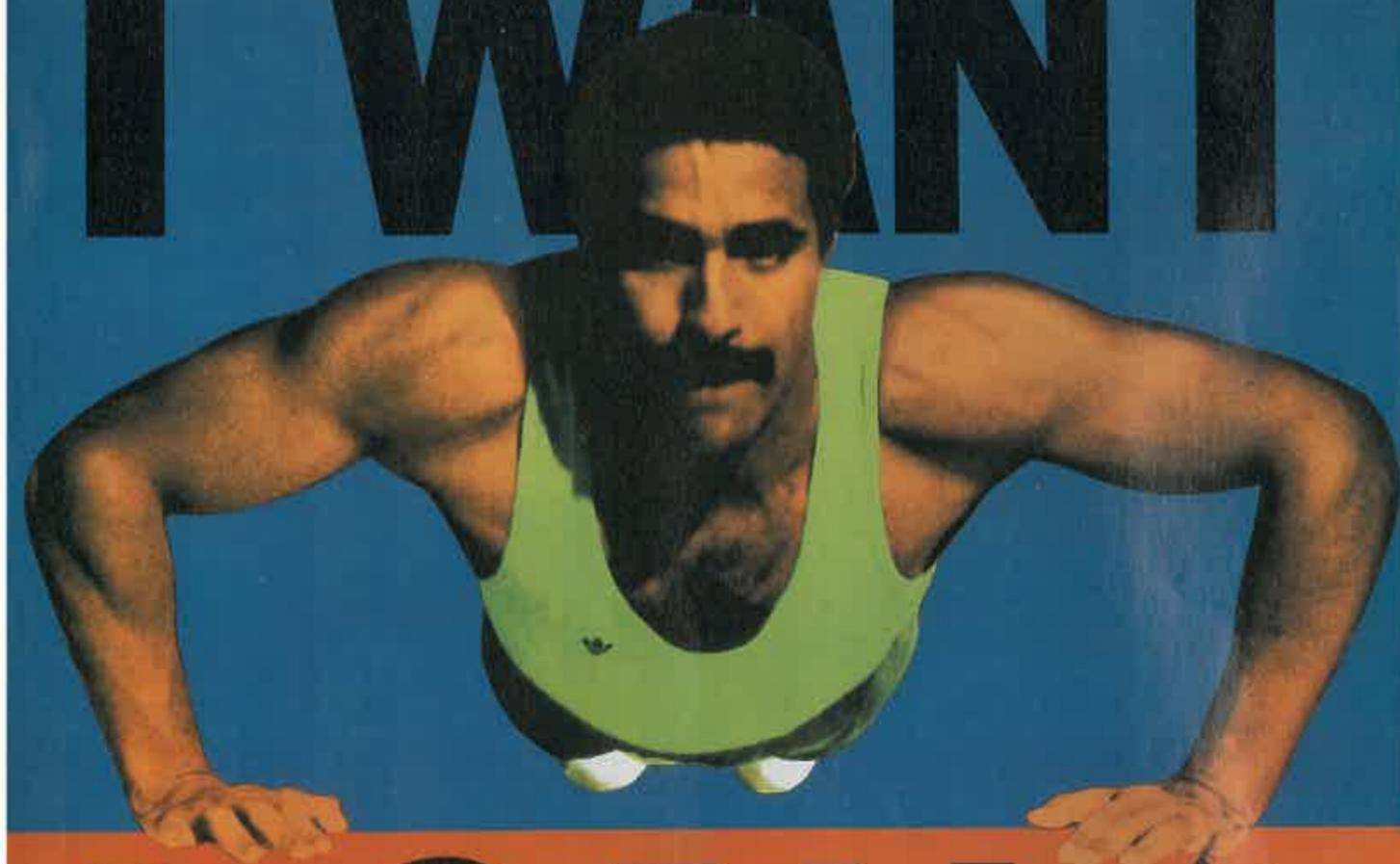
SANGRE SUDOR Y POLVO

PARIS-DAKAR

TSO



I WANT



I CAN

adidas
TORSION
CROSS TRAINING

Lo llevas dentro de ti y quieres conseguirlo. Para ti adidas ha creado un concepto revolucionario de calzado deportivo: adidas Torsion. Acude a una tienda especializada e infórmate de lo que es adidas Torsion, la nueva generación de calzado deportivo de adidas. De venta en las mejores tiendas de deporte y grandes almacenes.



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 425 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 2.500 pesos.

- 14 AL VOLANTE**
Nueva serie 3 de BMW
- 18 LO ULTIMO**
Maserati Chubasco
- 20 LO ULTIMO**
Nuevos VW Polo



- 42 ACTUALIDAD**
Conducir en invierno

- 44 FRENTE A FRENTE**
Maserati 222 contra Mercedes 300

- 54 A FONDO**
Honda Concerto SX 1.6 16 v. 4p

- 60 A FONDO**
Alfa Romeo 33 Veloce

- 84 GENTE SOBRE RUEDAS**
Kevin Schwantz en un F-40

- 86 DEPORTE**
Mundial de Superbikes

- 92 DEPORTE**
Jesús Puras y el Mazda 323 GTX



- 96 DEPORTE**
F-1: Entrenamientos en Estoril

- 102 DEPORTE**
Peugeot 905 en Jerez

LA VISTA EN EL 91

FINALIZA el año y los resultados del mercado español son poco optimistas para la mayoría de los fabricantes e importadores. La tendencia a la baja se ha mantenido en noviembre con una disminución de las ventas de un 23,7 por ciento respecto al mismo mes de 1989. En el acumulado, en el periodo enero-noviembre, la caída es del 11,24 por ciento.

Sin embargo, nunca el usuario español ha tenido una oferta tan consistente, cuantitativa y cualitativamente hablando. Lo que ofrecen algunas marcas hoy día son auténticas oportunidades. Al regalo de tal o cual elemento se añaden jugosos descuentos, llegan las supergarantías y el comprador tiene «ciento y una» tentaciones. Ocurre que los sufrimientos de unos, están haciendo la felicidad de otros. Las dificultades para vender han traído como consecuencia unas rebajas de las que nadie se priva. Y si alguna marca se resiste, paga las consecuencias con pérdida de cuota de mercado.

Al mismo tiempo y si bien las perspectivas de la mayoría de los fabricantes para el primer cuatrimestre del 91 apuntan a una recesión continuada, la situación podría empezar a clarificarse y sus consecuencias positivas se verían en la segunda mitad del año. La incertidumbre que planea sobre nuestras cabezas con la Crisis del Golfo, es grande,



no cabe duda, pero los precios de los combustibles han vuelto a niveles razonables y el «catastrazo» ya no da más dolores de cabeza. Estamos en el buen camino. Por lo demás, el 91 va a ser un año rico en novedades automovilísticas. Los coches serán más atractivos todavía y determinados modelos que empiezan a acusar la edad tendrán unos sustitutos mucho más competitivos.

La renovación del parque automovilístico español aún está por hacer. Son muchos los conductores que no han podido acceder todavía a una máquina más moderna y siguen utilizando coches cargados de años. Por el bien de todos, son éstos los primeros que deberán optar por una máquina más moderna y segura, algo necesario, pero que igualmente requiere unas circunstancias favorables en el plano económico. En este sentido no parece que la administración vaya a ir contra corriente. Esa será la otra clave de 1991.

Alberto Mallo

Motor 16

CAMBIO Y RUSCONI, S.A. Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: Alberto Rusconi. Consejeros: Ernesto Mauri, Gregorio Arroyo, Javier Pascual. Secretario: Evello Verdera. Director General: Javier Pascual del Olmo

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Turralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Pizzone (Producto). Jefe de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño), Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Soriano y Juan Luis Soto. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autoedición: Yolanda Corchano y José M^o Gómez Morán (jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meillieray (Francia); Daniel Montevedri (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tücherer (Alemania). Diseños: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Poádera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Angel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá. Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Automercedo: M^o Jesús Sanchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerao. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calina Rué. Automercedo: Llores Peyra. Publicidad Zona Norte: Rosana López. Publicidad Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Publicidad Zona Levante: Ramón Medina. Director de publicidad Internacional: M. Angel Durá. Directora de Planificación y Control: Pilar Pérez Menéndez. Director Administrativo Financiero: Fernando Fernández. Director de Producción: Antonio Toribio. Directora de Marketing: María Lizarra.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos: 407 27 00 y (FAX) 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: (91) 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. ANDALUCÍA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcaés de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.



MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (FRANCIA), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal)

TRAYECTORIA IMPECABLE.

NUEVO ALFA 164.



NUEVA GAMA ALFA 164. SEIS VERSIONES DESDE 3.088.000 Ptas.*

Si de algo se está orgulloso cuando se ha logrado el éxito es de la forma en que se ha conseguido. Una forma personal, especial, exclusiva y única, como el nuevo ALFA 164. Una nueva gama que con sus 6 versiones satisface cualquier tipo de exigencia y que, según el modelo elegido, te ofrece de serie:

Un confort excepcional: • Interior de cuero natural • Climatizador automático • Suspensión electrónica inteligente • Servodirección • Regulación eléctrica de los asientos • Llantas de aleación especial • Dos espejos con mando eléctrico • Cierre centralizado • Elevalunas eléctrico.

Seguridad activa y pasiva absoluta: • Estabilidad y aerodinámica • 4 frenos de disco con sistema ABS electrónico • Cinturones de seguridad anteriores y posteriores • Alfa Control.

Altas prestaciones: • Motor 3.0, 6 cilindros en V • 200 CV • 237 Km/h. • De 0 a 100 en 7,7 segundos.

ALFA 164, el coche que culminará tu trayectoria impecable.

ALFA 164	TWIN SPARK BASE	TWIN SPARK CLIMA	TWIN SPARK LUXE	2.5 TURBODIESEL	3.0 V6	3.0 QUADRIFOGLIO
Precio	3.088.000	3.298.000	3.568.000	3.935.000	4.768.000	5.530.000
ABS	Opc.	Opc.	De serie	Opc.	De serie	De serie
Climatiz. Autom.	-	De serie	De serie	De serie	De serie	De serie
Servodir.	De serie	De serie	De serie	De serie	De serie	De serie
Interior cuero	Opc.	Opc.	Opc.	Opc.	Opc.	De serie



ALFA: LA PASIÓN DE CONDUCIR.

* Precio recomendado IVA incluido.

En todos los Alfa, un año gratis de Alfa Contact: 24 horas de asistencia total en carretera a través de Europe Assistance.

DESDE
TURIN
GIAN CARLO
PERINI

● LAS ventas de coches nuevos en Italia en el mes de noviembre, 184.000 unidades, han descendido un 5,3 por ciento con respecto a las registradas en el mismo periodo del 89. Los fabricantes nacionales disponen del 50,1 por ciento del mercado. Ford ha conseguido un 8,7 por ciento del mercado en ese mismo periodo y Volkswagen un 9,7 por ciento. Renault mantiene su 7,5 por ciento.

● FUENTES oficiales han desvelado que el último diseño de Bertone está basado en el Lotus Esprit. El carrocerero Bertone presentará una maqueta a tamaño real de su trabajo en el Salón de Detroit.

● EL casco histórico de Roma, que desde el pasado mes está cerrado al tránsito de coches privados, será accesible sin ningún tipo de limitaciones para los vehículos eléctricos.

● LOS nuevos motores Fiat de dos litros serán muy similares a los Fire. La nueva gama contará con un cuatro cilindros de dos litros de cubricaje y un cinco cilindros en línea de 2,5 litros.



**ESCALADA LIBRE
TRABAJO BERTONE**

LA gama todo terreno comercializada por Bertone, la gama Freeclimber, va a ampliarse dentro de muy pocos días con la entrada en escena de dos modelos nuevos, de los Freeclimber con motores de gasolina. Bertone ha recurrido, una vez más, a BMW para animar los modelos de origen Daihatsu retocados después en las factorías italianas del carrocerero. Los nuevos Freeclimber recurrirán a motores de seis cilindros en línea de dos litros de cubricaje, con 125 caballos de potencia a seis mil revoluciones por minuto, y motores de seis cilindros en línea y 2,7 litros de cubricaje, con 125 caballos a 4.800 revoluciones por minuto.

**TELEGREEN
INFORMACION VERDE**

LA multinacional petrolera italiana Agip acaba de presentar el Telegreen, un sistema electrónico al servicio del usuario que permite conocer la presión de neumáticos, o los tipos de combustible y filtros más aptos para cada vehículo. El Telegreen, instalado en las estaciones de servicio Agip, dispone de una base de datos para la consulta de los automovilistas y ofrece sus datos de forma gratuita. Marca, modelo y tipo de coche son los datos imprescindibles para el funcionamiento del Telegreen, capaz de precisar los coches que están preparados para gasolina sin plomo.



EN VOZ BAJA

● Al fin parece que el futuro Citroën tiene nombre: definitivamente se llamará ZX... o al menos eso nos llega desde Francia. Por si las moscas, lo decimos con la boca pequeña, porque hasta que no se sepa el resultado del París-Dakar, mucho nos tememos que no se tome una decisión.

● Y ya que hablamos de denominaciones, mencionar por curiosidad los nombres del todo terreno que General Motors fabricará conjuntamente con Isuzu y que deberá ver la luz a lo largo del año 1991: Prado, Sequoia, Frontera, Monterrey y Silverado. Nombres todos ellos con reminiscencia americana y fuera de carretera. Habrá tres tipos de motorizaciones diferentes: cuatro cilindros gasolina, cuatro cilindros turbodiesel (Isuzu) y un seis cilindros tres litros con 180 caballos.



**DISEÑO BRITANICO
UN PASO MAS**

LA sociedad inglesa de diseño IAD, responsable de los primeros bocetos de modelos tan relevantes como los Mazda MX-5 o los Ford Lincoln Town Car, responsable también de prototipos tan espectaculares como los Alien, los Bentley R-90, los Hunter, los Impact o los más recientes Venus, acaba de abrir una factoría de montaje de dimensiones espectaculares, situada en la localidad de Worthing. Las nuevas instalaciones, dirigidas por Brian Matey, contarán con siete departamentos diferentes para construir prototipos y series cortas.

VERDE Y ROJO



● Rover España ha creado, para sus clientes de Land Rover, un «Club Todo Terreno» con el que se quiere establecer un clima de camaradería y compañerismo entre todos los aficionados a las excursiones todo terreno. Al frente del Club se ha colocado a Javier Brugué, lo que es ya toda una garantía de que la idea será todo un éxito.

● Un conductor anónimo (suponemos que no desconocido para el juez) tiene el dudoso honor de haber batido el récord de alcohol en sangre: nada menos que 3,6, lo que equivale, a grosso modo, a haberse bebido 2 botellas de whisky. Ocurrió en Torrejón de Ardoz y el récord anterior estaba fijado en 2,6... al menos, para la policía municipal de esta populosa localidad madrileña.

● No vamos ahora a descubrir al maestro de periodistas Lorenzo López Sancho. Pero sí volver a reconocer su categoría, tras un excelente artículo en el ABC, criticando los experimentos del Concejal Larraz sobre el tráfico en Madrid. Coincidimos plenamente con López Sancho y Eugenio D'Ors en que los experimentos deben hacerlos con gaseosa.

● Siguen en Barajas sin resolver el problema del aparcamiento. No es una, sino mil veces las que los pasajeros llegan a perder el avión porque no hay forma de encontrar un hueco donde dejar el coche. Lo que no acabamos de entender es cómo siendo tan excelente negocio, aún no han sido capaces de ampliar las plazas... ¡Como si no hubiera espacio!

DESDE
PARIS
EDOUARD
SEIDLER

● EXISTEN indicios de que Citroën, Renault y Peugeot han alquilado algunas unidades del Nissan Primera para escudriñar «los interiores» de este japonés fabricado en Reino Unido.

● EL director general de Peugeot, Frédéric Saint-Geours, mano derecha de Jacques Calvet, cree firmemente que el mercado europeo levantará cabeza en el segundo semestre de 1991.

● RENAULT ha confesado que el sustituto del R-4, un coche de 3,20 metros de longitud denominado X06, ya está listo. Su fabricación comenzará a finales de 1994 en Francia en Checoslovaquia. El nuevo Renault dispondrá de un motor Energy de 1,2 litros de cubricaje, utilizado ya por Clio.

● LOS especialistas franceses en seguridad esperan salvar de 350 a 600 vidas con el uso de los cinturones de seguridad traseros, medida obligatoria desde el pasado 1 de diciembre.

● LOS Citroën XM y los Peugeot 605 se exportarán a Japón a partir de 1991. Es posible llegar a 1.500 unidades.

MULTAS A REVISION

HACIENDA ATROPELLA

EL Comisariado Europeo del Automóvil considera que la Dirección General de Tráfico debe cancelar la orden de cobro de multas por valor de 10.000 millones de pesetas, cantidad recaudada, ahora mismo, por Ayuntamientos y Hacienda, esta última mediante descuentos en las devoluciones del IRPF. Según el Comisariado, esas multas han prescrito por más de un año desde que la sanción fue firme.

SENSACIONES RAPIDAS

CON SELLO PININFARINA

EL último prototipo creado por los estilistas de Pininfarina tiene el estilo agresivo de los mejores deportivos; carrocería afilada, dos puertas, dos plazas y una mecánica casi salvaje, la mecánica biturbo de los aún recientes Opel Omega Lotus con 377 caballos de potencia, son notas clave para confeccionar el retrato-robot de un coche que se desvelará en el ya inminente Salón de Detroit. La idea de los directivos de Pininfarina es clara: conseguir el apoyo de General Motors para fabricar una serie limitada de este modelo, un coche que superará los trescientos por hora de punta, para competir con los mejores.



CON LIGEREZA

EL EXTINTOR DEL FUTURO

EL extintor más avanzado del momento se fabrica en Italia, tiene capacidad para cinco kilos de gas halón y su carcasa pesa, tan sólo, 480 gramos. Esta carcasa espectacular, capaz de resistir una presión interior de 75 atmósferas, se ha fabricado con material compuesto para-aramido, con kevlar. La fibra sintética kevlar he hecho posible la construcción de un envase tres veces más ligero y un 25 por ciento más resistente que el envase tradicional, fabricado en acero o aluminio.





DAMOS CONFIANZA



DAMOS SEGURIDAD

La confianza, seguridad y garantía que le ofrece Vehículos de Ocasión OK, a la hora de ofrecerle un automóvil, es el resultado del amplio servicio y atención que ponemos a la hora de revisar cada coche.

Revisión mediante un exhaustivo chequeo de los más importantes puntos vitales, bajo la atenta mirada del personal técnico de Opel.

Un servicio gratuito mediante EUROP ASSISTANCE que le permita viajar tranquilo y sin sobresaltos por cualquier rincón de nuestro país. Acierte en su elección.

3 tipos diferentes de garantía en 6, 12 y 18 meses según la edad del vehículo y la tranquilidad de contar con más de 600 puntos de asistencia en toda España.

¡OTRA BUENA OCASION PARA CONFIAR EN OPEL!



AUTOVIA VASCA UN TRAZADO ALTERNATIVO

Las empresas constructoras de la autovía Guipúzcoa-Navarra en su tramo guipuzcoano han presentado un proyecto alternativo, para excluir el trazado que atraviesa el Valle de Leizarán para pasar por Berastegui. La construcción de este tramo es muy conflictiva por problemas políticos nacionalistas.

EN TOTAL LA CUMBRE

Jean Michel Gires, ingeniero de minas y francés de 32 años de edad, es el nuevo responsable de Total España. El nuevo Consejero Delegado contará con el apoyo de José María Lacasa, abogado y economista por la Universidad de Deusto, que desempeñará las tareas de Director General.

TRANQUILIDAD PARA ENASA NO HABRA CIERRES

El presidente de Fiat Ibérica, Luigi Michetti, ha asegurado que Pegaso mantendrá las tres plantas con las que cuenta actualmente en Valladolid, Barcelona y Madrid, desmintiendo así los rumores sobre el cierre de alguna de ellas. El grupo italiano invertirá 45.000 millones de pesetas en los próximos cuatro años en Enasa, que pasará a llamarse Pegaso, S.A.



EN MADRID TRAFICO PROBLEMÁTICO

Los ciudadanos de la Comunidad de Madrid consideran que los problemas derivados del tráfico rodado son los más importantes en su vida cotidiana. En noviembre de 1989, el 35 por ciento de los encuestados por el Centro de Investigaciones Sociológicas consideraba que la circulación era uno de los tres principales problemas (los otros eran el desempleo y la droga), porcentaje que en la última encuesta ha subido hasta el 41 por ciento.



BALLESTA



DESDE
TOKIO

DANIEL
MONTEVERDE

● NISSAN va a invertir más de mil millones de dólares en la construcción de una segunda planta en México, planta que se pondrá en marcha en 1992. De ella saldrán 50.000 unidades del Sunny y de la furgoneta AD que se añadirán a las 120.000 unidades que se producen ya en la fábrica de Cuernavaca.

● TOYOTA estudia la posibilidad de introducir la semana laboral de cuatro días en alguna de sus fábricas con el fin de reducir las horas de trabajo de sus empleados que alcanzan actualmente un promedio de 2.300 horas anuales, cifra muy superior a las 1.968 recomendadas por sus expertos.

● LAS ventas de coches nuevos en Japón cayeron un 2,7 por ciento en noviembre tras veinte meses de subidas consecutivas. Los turismos más pequeños son los que más han caído, un 11,6 por ciento, debido al encarecimiento del precio del dinero y de la gasolina. Sin embargo los automóviles importados crecieron un 9 por ciento.

● LA revista norteamericana Fortune ha elegido al Honda NS-X como Coche del Año dentro de su décima lista anual de los productos más importantes de 1990. El Honda ha batido por escaso margen a modelos de Porsche y Ferrari.

CONTANTE Y SONANTE

El grupo alemán Volkswagen espera que el beneficio neto anual de este ejercicio sea superior a los 1.000 millones de marcos (unos 64.000 millones de pesetas), nivel similar al del año anterior.

La cifra de negocios consolidada del Grupo PSA en el tercer trimestre de este año se

ha situado en 35.631 millones de francos franceses (es decir unos 640.000 millones de pesetas), con un incremento del 8,7 por ciento respecto al mismo periodo de 1989.

Las ventas de automóviles y furgonetas en Estados Unidos han registrado una caída del 24 por ciento

en el pasado mes de noviembre.

Mercedes Benz España ha incrementado un 13 por ciento sus ventas de automóviles hasta el pasado mes de octubre en relación al mismo periodo del pasado año, alcanzado un total de 6.117 unidades.

El fabricante holan-

dés de vehículos industriales DAF va a paralizar su producción las dos primeras semanas del año ante la caída de las ventas.

Ford Australia va a despedir a cerca de seiscientos trabajadores dentro de un plan de reestructuración de plantilla pactado recientemente con los sindicatos.

REORGANIZACION EN FIAT

CAMBIO DE TERCIO

El grupo Fiat ha adoptado una nueva estructura organizativa. El sector de automoción cuenta ya con una Dirección General gestionada por Giorgio Garuzzo, que asumirá próximamente las presidencias de Fiat Auto e Iveco, mientras que Paolo Cantarella será el segundo de a bordo, y se ocupará del sector de automóviles. Por otra parte, Paolo Mattioli será el director general del área diversificada del grupo. Todos bajo la dirección de Cesare Romiti.



**VETERANOS DE LUJO
REYES DEL ASFALTO**

La imagen bucólica del veteránísimo Renault 4/4 rodeado de ovejas no ha salido de un libro de fotografías añejas, se ha captado en las tierras de la antigua República Democrática Alemana. Las carreteras de aquel país han contemplado el paso del rallye Ein Volk, reservado a coches construidos antes de mayo de 1961 capaces de mantener una velocidad de cruce del orden de los ochenta kilómetros por hora. El rallye hizo escala en las fábricas Trabant y Wartburg.



CONTROL DE TRAFICO

CINCO MIL MILLONES PARA MADRID

La Dirección General de Tráfico y el Ayuntamiento de Madrid han firmado un convenio importantísimo para la mejora del control del tráfico en Madrid. El presupuesto, de 5.000 millones de pesetas, se distribuirá en dos bloques: 3.500 millones de pesetas para los sistemas urbanos y 1.500 millones para los sistemas interurbanos.



TEXACO

LUBRICANTES

AUTO EFICIENCIA

Potencia. Agresividad. Máximas prestaciones. Tecnología de vanguardia. Mayor eficiencia. Si Vd. le pide todo esto a su motor, dele lo mejor.

Los aceites lubricantes Texaco le garantizan un óptimo rendimiento. Consiguiendo la mayor protección contra el desgaste. En todos los climas. Bajo cualquier conducción.

Aceites lubricantes Texaco. Experiencia internacional para una calidad sin límites.



CONSIGA SU REGALO

Ahora TEXACO por la compra de 1 envase de Havoline X1, Havoline 20W-50 o Dieseltex le hace un práctico regalo. ¡Acérquese a por él!



NUEVA SERIE 3 DE BMW

CARGADOS DE NOVEDADES

La tercera generación de la Serie 3 de BMW hereda todo lo positivo del actual modelo y ninguno de sus defectos. Los técnicos germanos han dado un necesario gran salto hacia delante. El resultado no ha podido ser más positivo, se ha logrado una carrocería atractiva y compacta, un nivel de seguridad que nunca se había alcanzado y una combinación ideal de carácter deportivo y espíritu familiar.

Andrés Mas

Enviado especial

El próximo mes de febrero ha sido el momento elegido por la marca alemana BMW para lanzar al mercado español las primeras unidades de su nueva Serie 3. Modelos cargados de novedades, más grandes en relación con la actual gama y también más potentes, ágiles y seguros.

Para empezar, llegarán a nuestro país dos de las cuatro versiones presentadas (de momento) a la prensa mundial en estos días. La más potente dentro de las mecánicas de cuatro cilindros, 318i con 113 caballos, y también la más potente con seis cilindros y culata de 24 válvulas (el mismo motor de la serie 5), la 325i con 192 caballos. Estas dos mecánicas irán integradas por el momento en carrocerías de cuatro puertas.

El precio en España no se dará a conocer hasta el último momento si bien puede servir de referencia el que en Alemania la nueva serie cueste un 12 por ciento más cara. Según los responsables de la marca esta diferencia quedaría contrarrestada ahora por un mayor equipamiento y las nuevas mecánicas mucho más sofisticadas.

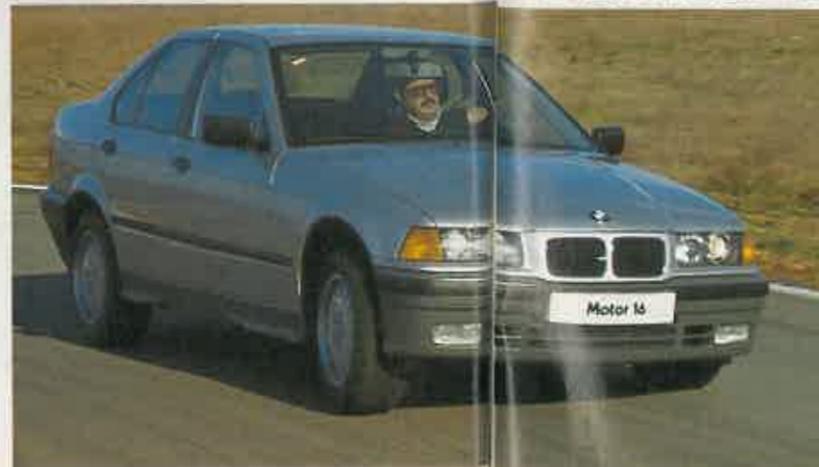
En cualquier caso lo que está claro es que se trata de un coche totalmente nuevo en el que se ha apostado fuerte en favor de la seguridad y de la aerodinámica, siendo conscientes de que sacrificaban

aspectos importantes como la habitabilidad o el volumen del maletero.

No hay que olvidar sin embargo, que las nuevas berlinas de Munich son más grandes (108 mm más largas y 53 mm más anchas) por lo que se ha ganado en espacio para los pasajeros de las plazas traseras (aspecto muy criticado en la actual serie) y que la nueva situación del depósito de combustible ha permitido mejorar ligeramente la capacidad del maletero.

La Serie 3 de la tercera generación ha mejorado en muchos puntos claves entre los que hay que resaltar la estabilidad de marcha. Se ha trabajado principalmente en la carrocería, reforzándola hasta conseguir un alto nivel de rigidez, algo que ya se había logrado en las series más grandes, y la suspensión trasera se ha sustituido incorporando un sistema multibrazo (o eje de brazo central) similar al utilizado en el roadster Z1 adecuado a los nuevos modelos. También han incidido decisivamente los nuevos anchos de vía (12 mm más en la vía delantera y 30 mm más en la trasera) y la mayor batalla (130 mm más larga). La combinación de todo ello da unos resultados espectaculares cualquiera que sea la versión con una conducción confortable, unas reacciones del eje trasero mucho más comedidas y controlables.

La marca germana ponía a disposición de los periodistas su circuito de pruebas en Miramas (Francia). Allí, con asfalto

**COMPORTAMIENTO INTACHABLE**

La nueva suspensión trasera multibrazo derivada del Z1, permite que los nuevos Serie 3 se comporten con una nobleza intachable. El nuevo portón trasero llega hasta el paragolpes, lo que facilita la carga de los bultos más pesados.

CAMBIO INTELIGENTE

En la última serie se incluye en opción un nuevo cambio automático de cinco velocidades con tres programas: deportivo, económico e invernal.



FICHA TECNICA		
	318i	325i
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.796	2.494
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Dos, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	8,8 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	113 CV (83 Kw)/5.500	192 CV (141 Kw)/5.900
Par máximo / 1 p.m.	16,5 Mkg (162 Nm)/4.250	25,0 Mkg (245 Nm)/4.700
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, de 5 velocidades	Manual, de 5 velocidades
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,4	10,4
FRENOS		
Sistema (Del/Tras)	Discos ventilados/Tambores	Discos vent/Discos con ABS
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1.145	1.295
Largo/ancho/alto (mm)	4.433/1.393/1.698	4.433/1.393/1.698
Capacidad del depósito (l)	65	65
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,3	7,9
Velocidad Máxima (km/h)	198	233
Consumo Urbano (l/100 km)	10,6	13,1
A 90 km/h (l/100 km)	6,4	7,0
A 120 km/h (l/100 km)	7,8	8,4

uniforme y seco, el 325i se mostró reacio a cruzarse incluso forzando la situación a límites inusuales, la nueva suspensión trasera actúa con firmeza de forma efectiva sin salidas de tono peligrosas ni excesivas.

En la construcción de la nueva serie, BMW ha intentado rectificar aquellos errores que más se criticaban tanto por el público como por la prensa especializada. Así, ha dado otro paso importante acordando los desarrollos del cambio, (especialmente el de la quinta) ofreciendo unos modelos más ágiles y menos perezosos en marchas largas. Pero no todo han sido ventajas, en el 318i ha aumentado la so-

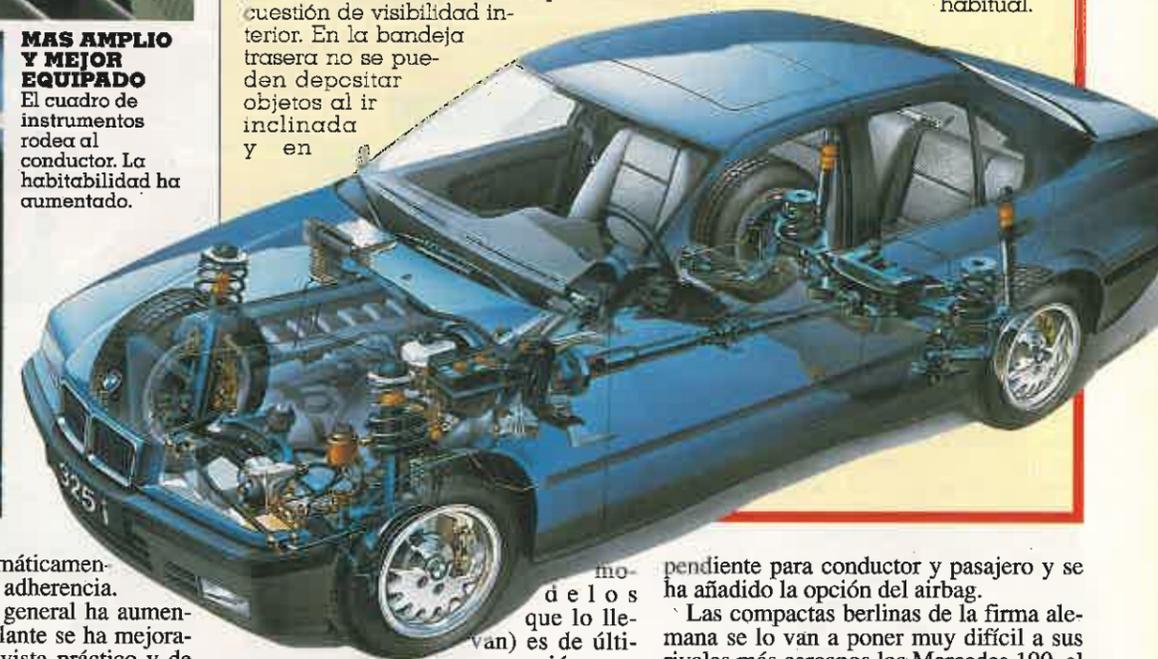
noridad al ir la mecánica más revolucionada, aunque también es cierto que ahora la quinta velocidad se engrana enseguida y durante mucho más tiempo con lo que puede que disminuyan los consumos ligeramente (según la marca entre un 5 y un 10 por ciento). En este aspecto también ayuda la nueva gestión electrónica mucho más sofisticada y empleada con más profusión.

Como opción en la nueva serie y sólo para motorizaciones de seis cilindros, BMW ofrece una caja automática de cinco velocidades totalmente nueva con tres programas de cambio individual, el económico señalado con la letra E, el depor-

tivo señalado con la letra S y el invernal señalado con el típico copo de nieve. El especial funcionamiento de estos programas, permite que en posición S la quinta velocidad sólo entre cuando se excede en cuarta el régimen máximo de revoluciones, en el programa de invierno, el arranque no se realiza en primera y además el



MAS AMPLIO Y MEJOR EQUIPADO
El cuadro de instrumentos rodea al conductor. La habitabilidad ha aumentado.



- La nueva disposición del depósito de combustible realizado en plástico, permite un maletero plano y más capaz aunque algo pequeño para una berlina de su tamaño.
- La rigidez torsional de la carrocería se ha conseguido optimizar un 60 por ciento respecto al actual modelo.
- En un impacto contra un obstáculo inmóvil a una velocidad de 56 Km/h, el habitáculo del nuevo BMW permanece indeformado.

• Los reposacabezas de los asientos traseros se han eliminado por cuestión de visibilidad interior. En la bandeja trasera no se pueden depositar objetos al ir inclinada y en

un plano superior al del final del respaldo.

• Muchos elementos electrónicos y parte de la gestión se ha tomado directamente del modelo estrella, el 850i.

• Hasta que no llegue la nueva versión diesel, sólo estará disponible en nuestro mercado la versión Touring con esta motorización.

• La regulación de los asientos se realiza mediante unos mandos colocados en el lateral y no bajo la banqueta como antes era habitual.

cambio se adapta automáticamente a las condiciones de adherencia.

El equipamiento en general ha aumentado, la posición al volante se ha mejorado desde el punto de vista práctico y de conducción con un cuadro de instrumentos todavía más ergonómico y cómodo de utilizar. El ordenador de a bordo (en los

modelo de los que lo llevan) es de última generación y se ha situado bajo los mandos de climatización. También se ha trabajado a fondo en el sistema de climatización, ahora inde-

pendiente para conductor y pasajero y se ha añadido la opción del airbag.

Las compactas berlinas de la firma alemana se lo van a poner muy difícil a sus rivales más cercanos los Mercedes 190, al menos hasta que aparezca la nueva versión de la estrella.

Andrés Mas

NUEVOS COUPE Y CABRIO, LOS MAS ESPERADOS

AUNQUE en BMW no sueltan prenda de las variantes que puedan llegar sobre la base de los nuevos Serie 3, lo que sí parece estar en fase definitiva es la versión de dos puertas que se presentará en Alemania en la próxima

primavera. Las medidas del nuevo «coupé» alemán no varían respecto a la berlina ahora presentada, aunque los técnicos no se limitarán a eliminar dos de las puertas manteniendo la misma línea. Se tratará sin duda de una versión algo más baja con un parabrisas que tendrá más inclinación al estilo 850i. En definitiva, contará con un diseño distinto más estilizado y elegante. La única duda en Munich ha sido la de cómo llamarle, y aunque se plantearon el apodo-

de «Coupé», finalmente se le añadirá una letra a los tres dígitos habituales.

La otra novedad esperada es el Cabrio, que aparecerá en el 92 después de que se comercialice la versión convertible del 850i. Dada la rigidez del chasis en la nuevas berlinas, es de esperar que la atractiva versión destaque en este aspecto más que nunca.

En primavera el conductor español tendrá a su disposición las dos motorizaciones que no llegan ahora (316i y

320i con 100 y 150 caballos respectivamente) mientras que no está claro que los nuevos Serie 3 cuenten con tracción a las cuatro ruedas. Según los responsables de la marca alemana, la inversión no se ve correspondida con el número de ventas al ser la berlina más modesta de la casa. Quizá veamos este tipo de soluciones antes en la Serie 5.



MASERATI CHUBASCO

EL ULTIMO HURACAN

Agresivo, desafiante, con la furia de un viento característico del Golfo de California, es el último deportivo marcado por el tridente de Maserati, un biplaza espectacular que estará disponible antes del final de 1991. El Maserati Chubasco, un biplaza contundente capaz de rivalizar con los Ferrari 348 GTB o los Porsche 911 Turbo, continúa la tradición deportiva de la marca que dominó el mundo de la competición durante la década de los cincuenta.

El hiper deportivo que Maserati ha puesto a punto cuenta con todos los elementos necesarios para conmocionar el mundo de los automóviles rápidos, de los automóviles de prestaciones excepcionales. Una carrocería diseñada por el maestro más inspirado del momento, por el atareadísimo Marcelo Gandini, y un motor con más de 430 caballos de potencia, un ocho cilindros en V sobrealimentado por dos turbos con 3,2 litros de cubaje y culatas de cuatro válvulas, son argumentos suficientes para situar al Chubasco en la lista más selecta de «máquinas de guerra».

El Chubasco pone en juego una carrocería afilada, cortante, con rasgos rectilíneos, alejada de las últimas tendencias estilísticas. La carrocería de este biplaza, probada en el túnel de viento, hace gala de una eficacia espectacular desde el punto de vista aerodinámico. Los trazos inconfundibles de su creador, de Gandini, saltan a la vista en cuanto se contemplan los pasos de rueda posteriores, los pilares centrales del techo, el alerón posterior, con un sello peculiar difícil de encontrar en creaciones de otros carroceros.

El último Maserati se caracteriza también por las formas inéditas de los bajos de carrocería, por los extractores traseros, encargados de reforzar el «efecto suelo» del conjunto, la adherencia al suelo a medida que aumenta la velocidad de desplazamiento.

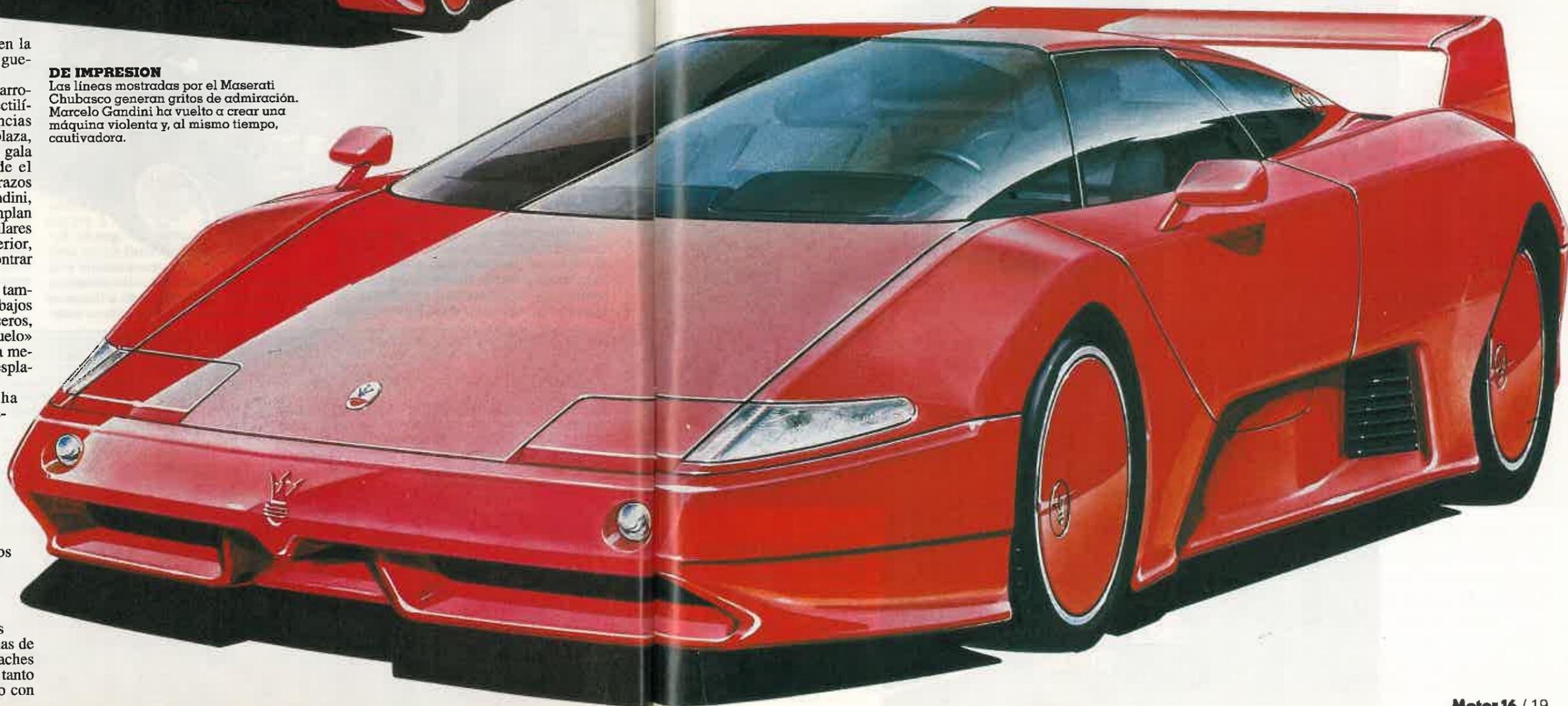
La imaginación de Gandini se ha desvocado en elementos tan característicos como el techo del conjunto o las puertas. El Chubasco hace gala de un techo desplazable que se oculta, automáticamente, en un espacio dispuesto sobre el motor; las puertas, por su parte, van ancladas a la carrocería en su parte frontal, como en los Lamborghini Countach o Diablo, coches creados por el mismo diseñador.

El esqueleto del Maserati Chubasco reproduce el esquema habitual en los mejores automóviles biplazas de competición: un chasis central conformado a base de planchas de aluminio unidas por medio de remaches de aviación, se encarga de soportar tanto el motor, que forma un cuerpo único con



DE IMPRESION

Las líneas mostradas por el Maserati Chubasco generan gritos de admiración. Marcelo Gandini ha vuelto a crear una máquina violenta y, al mismo tiempo, cautivadora.



la caja de cambios, como las suspensiones.

La similitud de soluciones entre el Chubasco y los prototipos que participan en el Campeonato Mundial de Resistencia se pone de manifiesto en el capítulo de suspensiones, clave para un coche capaz de rozar los trescientos por hora de velocidad punta. El tren delantero del Maserati recurre a un sistema de muelles-amortiguadores accionado por medio de palancas de reenvío, palancas que trabajan a presión, según el sistema «push-

rod»; esas palancas trabajan en tensión, en tiro, en el tren posterior.

El corazón de un deportivo con las pretensiones del Chubasco es, siempre, digno del mejor examen y ha demostrado su poderío técnico con un motor de ocho cilindros en V a noventa grados, con 3.217 centímetros cúbicos, un motor con culatas de cuatro válvulas que recibe, además, el soplido enérgico de dos turbocompresores, en la línea marcada en su tiempo por las mejores mecánicas de Fórmula 1.

La potencia desplegada, 430 caballos a 6.500 revoluciones por minuto, se traducirá en una velocidad punta próxima a los trescientos kilómetros por hora, según datos a confirmar por la propia marca: con los datos referentes a aceleración sucede lo mismo, pero se puede hablar de 5,6 segundos para pasar de cero a cien y de 24 segundos para cubrir el kilómetro con salida parada.

El tridente de Maserati tiene la agresividad de sus mejores días.

Angel Marco

PRIMERAS FOTOS



POLO	1990	1992
Largo	3,65	3,70 (m)
Ancho	1,56	1,61 (m)
Alto	1,36	1,41 (m)
Dist. ejes	2,33	2,40 (m)
Long. int.	1,80	1,80 (m)
Anch. int.	1,33	1,38 (m)
Maletero	240	270 (l)
Peso	730	748 (kg.)
POLO*	90	92
0/100 km/h	19,5 seg.	19,5 sg.
Vel. max.	142 km/h	150km/h
Consumo med.	7,1 l	6,4 l

* Datos obtenidos con la versión CL de cuatro velocidades.

Cuando todavía está reciente la presentación del Polo 90, su sucesor, previsto para el 92, es ya una realidad. La estrategia impuesta por el nuevo director de VW, Carl H. Hahn ha quedado claramente definida y este Polo será un coche totalmente distinto con una carrocería renovada que esconde también innovaciones técnicas.



DIFERENCIAS CON EL ACTUAL
El nuevo Polo ofrecerá una versión de cuatro puertas con portón trasero. También tendrá una línea aún más redondeada. Como se ve, la versión del año 90 ha sido el nexo de unión entre el Polo antiguo y el que llegará en el '92.

LOS PLANES DE VW

UN POLO DIFERENTE

POR fin después de varios «face-lifting», entre el que se incluye el recientemente realizado este mismo año, la marca alemana VW se ha decidido a sustituir su modelo pequeño. Desde la primera mirada parece que la espera ha merecido la pena. El nuevo modelo que se está desarrollando es conocido con las siglas A03. Para conocer el significado de estas siglas debemos profundizar en las claves utili-



CONTINUARA EL G-40

En cuanto a motorizaciones se aumentará la cilindrada del 1,3 a 1,4 con 5 caballos más. La versión deportiva usará el compresor G-40.

zadas por la fábrica germana. Así AO es la denominación de los modelos de tamaño pequeño, como el Golf, fabricado en Brasil y los diversos Polo. Los B, son modelos de tamaño medio-bajo como el Golf y el Jetta-. La clase C, corresponde a los medios-altos, Passat y Audi 100/200. Finalmente la sigla D, se refiere a los coches de lujo como el Audi V8.

Por tanto A03, hace referencia a la tercera generación de la clase A0, un coche nuevo de pies a cabeza, cuyo desarrollo ha sido dirigido por el diseñador-jefe de VW Herbert Schäfer a partir de unos parámetros predeterminados y con la cooperación de las fábricas de Wolfsburg y Düsseldorf.

En el diseño del frontal no había du-

CHECOS A LO SEAT

EN la localidad checoslovaca de Mlada Boleslav reina el mayor de los desconciertos. Por un lado, sus habitantes piensan que les ha tocado el «gordo». Por otro temen una drástica reducción de empleos en la principal factoría allí ubicada, la del fabricante de automóviles Skoda. Y es que el panorama no es para menos: una inversión de 9.500 millones de marcos (unos 600.000 millones de pesetas) de aquí al año 2000 realizada por el consorcio Volkswagen con el fin de modernizar sus plantas de producción.

La noticia, por esperada, no deja de ser espectacular y de amplio calado. Con la toma de participación por VW de un buen bocado de Skoda se cierra una de las operaciones empresariales más esperadas de los últimos meses. Inicialmente una veintena de marcas de prestigio habían

competido pero sólo dos han llegado al tramo final, el grupo VW y el consorcio Renault-Volvo.

Pese al temor que existe en Checoslovaquia a todo lo que huele a germano, las autoridades de aquel país han optado finalmente por la propuesta de VW porque, sencillamente, era la mejor. El grupo alemán ha ofrecido entrar en un primer momento como socio minoritario con un 25 por ciento del capital en 1991 para alcanzar el 60 por ciento en una segunda fase (1995). Skoda se tiene que convertir el próximo 1 de enero en sociedad anónima, en la que el Estado checo mantendrá una participación, repartiendo el resto entre los propios trabajadores de la empresa, Bancos y otras compañías checas.

Uno de los factores que más ha influido favorablemente es la propuesta de VW de llevar a cabo la opera-

ción tal y como se hizo con Seat. Responsables de Skoda han visitado en dos ocasiones las instalaciones de Seat en nuestro país y han sacado conclusiones muy positivas sobre la forma de llevar adelante el proyecto.

Los planes industriales para el futuro pasan por completar la serie de coches Favorit en este mismo mes de diciembre, con un modelo familiar de cinco puertas con el nombre de Forman, y en septiembre del año que viene con una furgoneta ligera. Estos tres modelos seguirán saliendo de las líneas de montaje hasta mediada la década de los noventa, descartándose de momento que se vaya a montar allí un Seat Ibiza destinado a los países del Este. Uno de los problemas será el de la plantilla, ya que Skoda cuenta con 22.000 trabajadores para una producción anual de 200.000 unidades.

VOLKSWAGEN Y LA DISTRIBUCION DE PODER

ESTAS recientes palabras del máximo responsable de VW, Carl Hahn: «Siempre hemos sido una gran empresa automovilística y lo seguiremos siendo», definen claramente la estrategia de futuro del grupo alemán, estrategia que pasa por una redistribución del poder para dirigir racionalmente el macro-gigante en que se está convirtiendo este consorcio.

Independientemente de la diversificación de inversiones adoptada y la creación de nuevas sociedades, Hahn ha dispuesto hace poco una nueva estructura empresarial en la que ya se preveía la conclusión del acuerdo con los checos de Skoda. Situado en lo más alto de la cúpula y rodeado de una élite de ejecutivos (léase Günter Hartwich, responsable de Logística; Martin Posth, representante del Comité de

Personal; Ulrich Seiffert, encargado de Investigación; Dieter Ullsperger, responsable de Finanzas, y Werner P. Schmidt, director de Ventas), Hahn ha dispuesto tres presidencias de las tres marcas del grupo, al frente de las cuales se sitúan Daniel Goeudevert (Volkswagen), Ferdinand Piëch (Audi) y Juan Antonio Díaz Alvarez (Seat).

En este organigrama quedaría por concretar el papel del nuevo socio Skoda.

De momento no se descarta que VW ofrezca una vicepresidencia al presidente de la firma checa, Petr Dedek.

La cuestión del sistema de dirección en el acuerdo entre ambas marcas no se ha tratado aún en detalle, pero VW ya ha anunciado que pretende mantener una línea de continuidad en la gestión de Skoda.



CARL HAHN
Presidente del Grupo VW.



DANIEL GOEUEDEVERT
Presidente de VW



J. A. DIAZ ALVAREZ
Presidente de SEAT



FERDINAND PIËCH
Presidente de AUDI

das, la actual política de VW prevé una personalidad distinta para cada uno de los modelos, aunque manteniendo unos rasgos familiares. El próximo Polo tendrá una parrilla completa en negro. El Golf quedará en el futuro con media rejilla y el Passat tendrá un frente liso con una toma de aire a la altura del parachoques.

El último lavado de cara, presentado recientemente, viene ha ser el nexo de

unión entre el «look» de faros redondos, mantenido hasta este momento, y la nueva versión de faros rectangulares.

En el lateral, se dudaba entre dos soluciones, la adoptada finalmente, o la incorporación de una tercera ventana lateral, pero esta solución se desechó por su elevado coste.

En la parte posterior se ha optado por un diseño similar al del Golf. El faldón

lateral trasero, ligeramente ondulado llega hasta el parachoques. Las ópticas traseras, están situadas relativamente altas y resultan muy visibles, incluso desde los laterales.

Las medidas del A03 son ligeramente superiores a las del Polo actual. Se ha incrementado la longitud total, la anchura y la altura, con lo que lógicamente también ha aumentado el espacio interior. El futuro Polo ofrece un considerable espacio para los pasajeros con un ganancia apreciable de confort y mayor volumen de maletero. Pero además esto no influye demasiado en el peso total.

En este diseño del Profesor Seiffert se ha conseguido un aceptable coeficiente aerodinámico de 0,32, frente a los 0,36 de la actual versión. Pero sobre todo, se ha mejorado un aspecto tan importante como la estabilidad, en gran parte por la mayor distancia entre ejes.

El chasis del nuevo Volkswagen Polo recibe detalles del A02 y del Golf, después de las últimas modificaciones no había motivo para hacer una reforma más importante. También es probable que se mantengan las suspensiones telescópicas delante y el clásico eje rígido en la parte posterior.

Sin embargo sí ha sido necesario habilitar los espacios precisos para incorporar algunos avances tecnológicos, que hoy los posibles compradores de este tipo de vehículos, empiezan a exigir. Esto se refiere a elementos como la servodirección, la caja de cambios automática, el sistema de antibloqueo de frenos o el aire acondicionado. También se incluirán algunas



Conocido con las siglas A03 el nuevo Volkswagen Polo ganará en tamaño y ampliará sus versiones

opciones hasta ahora no contempladas en el equipamiento del pequeño Volkswagen, como pueden ser los elevavolantes eléctricos, el cierre centralizado y los asientos de piel.

La gama de motorizaciones que se presenta en octubre será probablemente empleada también en el A03, aunque a medio plazo en la factoría de Wolfsburg sustituirán los motores de 1,3 litros por el de 1,4, con 5 caballos más potencia y mejor par motor. Como motorización básica se mantiene el propulsor de 1,05 litros, con inyección y 45 caballos. También se espera una versión deportiva sobrealimentada con el compresor G-40.

Se mantendrá la política actual y habrá además una berlina de cuatro puertas con portón trasero.

OFERTAS DE SEGUNDA MANO

MADRID

AUTOMOVILES Rodelar, calle Antonio López número 44, comercializa un Opel Kadett GT matriculado en el año 90. El Opel es de color blanco y en su corta vida ha recorrido un total de 22.000 kilómetros y su estado es bueno. Como extras tan sólo cuenta con el aire acondicionado. La garantía cubre las posibles averías que se puedan producir en el vehículo durante un año. El precio de venta del Opel es de 1.300.000 pesetas



EN Cova Euronorte, que está situada en la calle Alfredo Marquerie número 11, ofrecen esta semana un Citroën AX II TRE. El AX es de color gris plata y se matriculó en el mes de julio de este año. Desde entonces tan sólo ha recorrido 4.575 kilómetros. Dispone de radiocassette y aún le quedan seis meses de la garantía de fábrica. El precio es de 790.000 pesetas.

SOMAUTO, que tiene su exposición en la calle Del Fuego número 44 ofrece en esta semana un Fiat Tipo 1.4 de color blanco que sólo tiene 8.000 kilómetros, por lo que su estado es bueno. El Fiat cuenta con radiocassette y se matriculó en 1990. Cuenta con una garantía de seis meses y se comercializa en un precio interesante, 1.150.000 pesetas.

BARCELONA

AUTOMOVILES Formatger, calle Carmelias número 50 ofrece esta semana tres interesantes vehículos. El primero es un Seat Ibiza Del Sol del año 86 con 30.000 kilómetros. El Ibiza es de color blanco, dispone de una garantía de doce meses y tiene un precio de venta de 690.000 pesetas.

LA segunda oferta de esta tienda está constituida por un Peugeot de color rojo que se matriculó en 1985. En los cinco años transcurridos ha recorrido 65.000 kilómetros, pese a lo cual su estado es más que aceptable. No cuenta con extras destacables y el precio que Formatger pide por este Peugeot es interesante, 650.000 pesetas.

LA última oferta de Formatger es un Citroën BX GTI 16 válvulas de color negro que se matriculó en el año 89. Este vehículo ha recorrido 11.000 kilómetros. Cuenta con numerosos extras como son aire acondicionado, ABS y dirección asistida. Cuenta con una garantía de 12 meses y el precio de venta es de 2.100.000 pesetas.



FABRICA BRIDGESTONE

LOS JAPONESES EN BURGOS

LA firma japonesa Bridgestone absorbió a la norteamericana Firestone en 1988, formando ambas el consorcio que en estos momentos lidera la producción mundial de neumáticos.

Fruto de estos acuerdos, las filiales de Firestone en Europa pasaron a integrarse bajo la denominación Firestone-Bridgestone Europe, S.A., encargada también de la comercialización de las cubiertas japonesas en el Continente y de la producción de algunos modelos en las fábricas de España, Gran Bretaña e Italia.

Así, en la fábrica de Burgos, se ha producido la primera cubierta que con el nombre de Bridgestone se fabrica en Eu-



ropa. Por el momento, las primeras ruedas son del tipo invernal, para su uso por vehículos todo terreno. En un futuro, tanto la fábrica de Burgos, como la de Bilbao (aunque en esta se producirán fundamentalmente cubiertas para vehículos industriales), producirán otros modelos.

DAF EUROMASTER

NUEVO MODELO

DAF acaba de presentar en el mercado el FT 95 «Euromaster», una versión estándar de la cabeza tractora 95.400 ATi que ha sido adecuada a las necesidades del transporte internacional. El «Euromaster» dispondrá de una potencia de 401 caballos y de un peso máximo en combinación de 40 toneladas. Este modelo incorpora de serie elementos como la suspensión neumática de cuatro balones con control electrónico ECAS y sensores de altura a ambos lados del bastidor, que asegura una máxima nivelación de la carga. También dispondrá del sistema de control automático de velocidad de cruce EGAS, aire acondicio-



nado y calefactor autónomo, sistema antibloqueo de frenos, faros antiniebla, cristales tintados y pintura de cabina en color azul «Euromaster» y decoración exterior exclusiva. Se comercializará en dos versiones, cabina litera y cabina litera elevada «Space Cab». Además la extensa red de servicio ITS/ayuDAF avala el concepto «Euromaster» con más de 700 puntos de servicio permanentemente abiertos durante los 365 días del año en toda Europa.

IGOL SYMBOL CERAMIC

PRODUCTO AVANZADO

LA empresa Igol Ibérica acaba de presentar un nuevo lubricante denominado Symbol Ceramic. Es un aceite 100 por ciento sintético, de grado SAE 5W50 y especificaciones API SG-CE, que garantiza su utilización para todo tipo de motores, ya sean de gasolina con o sin plomo, diesel, turbo y multiválvulas. La principal innovación radica en la incorporación de una nueva carga sólida de características muy especiales, Ceramic, un polvo muy fino de cerámica constituido por micropartículas esféricas y un compuesto organometálico, cuya sinergia genera una capa química capaz de nivelar las superficies y al mismo tiempo, facilitar el paso a través de filtros y poros.

Otra de las novedades de este nuevo aceite es que carece de riesgos de degra-



dación, con una duración de vida ilimitada. Su dureza, ligereza y estabilidad a altas temperaturas garantizan la durabilidad y eficacia del producto.

EN POCAS PALABRAS

● APRILIA: NUEVOS PRECIOS

Derbi, importadora y distribuidora de los productos Aprilia en nuestro país ha hecho pública la nueva lista de precios de esta marca. Estos precios son los siguientes, AF 1 Futura: 549.900 ptas. AF 1 Réplica: 537.000 ptas. Pegaso: 499.000 ptas. Rally: 499.000 ptas. Red Rose: 527.000 ptas y Tuareg Wind: 499.700.

● NUEVA VERSION

El éxito de ventas que está teniendo la serie limitada «Veloce» del Alfa 33, ha obligado a los responsables de la marca italiana a iniciar en estos días la comercialización de otra versión también denominada «Veloce», aunque en esta ocasión se trata de un modelo que cuenta con una motorización de 1.5 con 105 caballos de potencia. El precio de esta nueva versión con IVA incluido será de 1.548.000 pesetas.

● PEUGEOT AMPLIA LA OFERTA

Peugeot acaba de ampliar su oferta de ahorro a la gama de los 405. Durante este mes todos los modelos de esta serie cuentan con un ahorro que puede ser de hasta 150.000 pesetas. Esta oferta tiene validez durante todo el mes y afecta a los vehículos que se encuentren en stock.

VENTAS EN NOVIEMBRE

MARCA	Nov. 90	Nov. 89	Diferencia
FORD	10.983	11.599	-5,31 %
RENAULT	9.351	19.096	-51,03 %
OPEL	9.208	14.323	-35,71 %
PEUGEOT	7.346	6.295	-24,61 %
SEAT	6.311	10.094	-37,48 %
VOLKSWAGEN	6.212	6.588	-5,71 %
CITROEN	4.746	6.295	-24,61 %
FIAT	4.608	3.651	26,21 %
AUDI	1.204	1.561	-22,87 %
ROVER	1.032	900	14,67 %
BMW	983	1.078	-8,81 %
LANCIA	996	885	12,54 %
ALFA ROMEO	903	1.442	-37,38 %
NISSAN	825	508	62,40 %
MERCEDES	806	912	-11,62 %
VOLVO	500	363	37,74 %
SUZUKI	163	149	9,40 %
SAAB	107	93	15,05 %
PORSCHE	38	60	-36,67 %
JAGUAR	26	28	-7,14 %
TALBOT	5	23	-78,26 %
Otros	1.795	1.644	9,18 %
Grupos:			
VAG	13.727	18.243	-24,75 %
PSA	12.103	14.209	-14,82 %
FIAT	8.302	5.978	38,87 %
TOTAL	68.161	89.183	-23,57 %

NINGUNA sorpresa en las cifras de ventas registradas en el pasado mes de noviembre. El mercado sigue cayendo, en una cuantía del 23,57 por ciento. Nada parece indicar que a breve plazo se invierta la tendencia.

Marcas con la implantación de Renault o Seat ofrecen un panorama preocupante, con descensos superiores al 30 por ciento. En el caso de la francesa, la situación es grave toda vez que ha vendido en este mes menos de la mitad de lo que vendió el pasado año... y esto, con un producto nuevo, como el Clio.

Es importante señalar que el conjunto de empresas instaladas en España arrojan una pérdida del 27,66 por ciento, mientras que los importadores, ofrecen un incremento del 8,32 por ciento. Nadie sabe por qué.



● BUENA COMPRA

El centro de ocasión Fiat (Boss), que está en la calle Pastora Imperio número 1, ha puesto a la venta un amplio stock, compuesto por 75 unidades del Fiat Uno 45 y 60 S, 75 unidades del Tipo 1.400 y 12 del Cromo Duemila. Los precios oscilan entre las 750.000 pesetas y los dos millones de pesetas. Para más información dirigirse al teléfono (91) 7671966.

● NAVIDADES RENAULT

Para celebrar estas fiestas, Renault ofrece a sus clientes la posibilidad de adquirir cualquier modelo de su gama entregando sólo el 10 por ciento como entrada y realizando el primer pago en el mes de abril de 1991. Esta oferta es válida hasta fin de mes y sirve para financiaciones a 24, 36 y 48 meses.

COSAS DE MADRID

Soy un asiduo lector de su revista y después de haber visto en la misma cómo otros lectores analizaban la polémica del tráfico en Madrid, me he animado a escribirles para relatarles algunas de mis quejas hacia los responsables del tráfico en la capital.

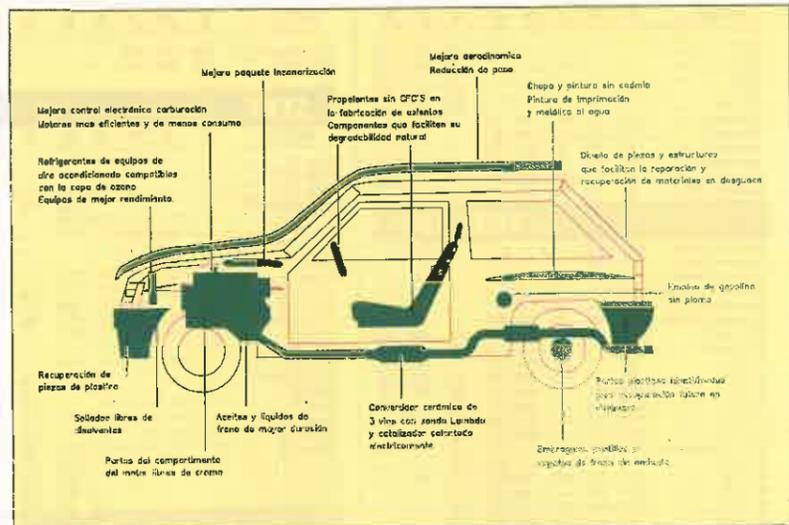
En primer lugar me gustaría hacer referencia a la nueva autovía M-40. Reconozco que Madrid está congestionado por el tráfico, pero a mí me gustaría saber quiénes han sido los responsables del diseño de la M-40, ya que a mi modesto entender han construido una fabulosa pista de carreras y en la que no ha de tardar mucho tiempo en producirse algún accidente grave. Pero dejando a un lado las vías de circunvalación -para qué vamos a comentar algún problema de la M-30- me gustaría entrar en algunos aspectos del interior de Madrid. Por ejemplo la tan comentada Plaza de Castilla, una



zona que en la actualidad es mejor evitar si se quiere salir o entrar en la ciudad, pero el problema surge a la hora de elegir una vía alternativa, ya que las elegidas por el ayuntamiento se colapsan en breves instantes. Otro punto a tener en cuenta es la cantidad de obras que se están realizando en estos meses; parece como si los responsables de estos apartados se hubiesen lanzado a una batalla por tenerlo todo terminado en poco tiempo. Desgraciadamente no hay una sola calle de Madrid en la que no haya un agujero o una zanja tapada con arena y lo que es peor, en muchos casos, cuando se termina la obra no se repara el pavimento.

Podría seguir citando ejemplos pero creo que es preferible que cada uno haga su propio análisis, aunque de momento nadie le va a poner solución.

Fernando Bravo Madrid



COCHE LIMPIO

En varias ocasiones he leído que Opel estaba trabajando en un proyecto denominado «Coche Limpio»; me gustaría que me explicasen en qué consiste este proyecto.

Javier Marcos Madrid

R.- El proyecto del «Coche Limpio» que Opel está llevando a cabo no se limita únicamente a la inclusión del catalizador en el tubo de escape. La idea de los técnicos germanos va más lejos e incluye la inclusión en el vehículo, en este caso el Opel Corsa de elementos destinados a mejorar la calidad del comportamiento del coche. Elementos como son las mejoras aerodinámicas con

reducción de peso, la eliminación del cadmio en la chapa y pintura, embragues, pastillas y zapatas de freno sin amianto, sellos libres de disolventes y la utilización de refrigerantes de equipos de aire acondicionado compatibles con la capa de ozono.

También la empresa Opel está trabajando en la inclusión en el coche de materiales plásticos equipados con identificaciones para poder ser recuperados posteriormente en los desguaces con fines útiles.

Todos estos elementos, con excepción del catalizador, que es todavía una opción, hacen que el actual Opel Corsa se convierta en uno de los automóviles más limpios que circulan por todas las carreteras nacionales y extranjeras.

RECTIFICACION

En el número anterior de nuestra revista, y más exactamente en la prueba correspondiente a la comparativa entre el Alfa 75 3.0 6V, y el Alfa 75 Competición, reproducíamos un cuadro con una serie de datos equivocados. A continuación reproducimos los datos correctos.

	Alfa 75 3.0 6V	Alfa 75 Competición
➤ Aceleración 0-100 Km/h	8,7 seg	6,8 seg
➤ Aceleración 0-400 Km/h	16,3 seg	14,5 seg
➤ Paso por curva lenta	64,1 Km/h	71,6 Km/h
➤ Paso por curva rápida	93,0 Km/h	109,7 Km/h
➤ Velocidad máxima	217	210
➤ Vuelta rápida	2,20 min a 109 Km/h	2,00 min a 121 Km/h

NUEVO PEUGEOT 309

Slam

En la jungla del asfalto, el nuevo Peugeot 309 Slam es el rey. Nuevo Peugeot 309 Slam. Para disfrutar con estilo toda la agilidad de su línea, la fiereza de sus prestaciones y la garra de su equipamiento: alerón trasero, faldón frontal con faros de largo alcance, asientos deportivos,

volante de cuatro radios... Todo un Peugeot 309 para abrirte paso en la jungla del asfalto. Nuevo Peugeot 309 Slam. El rey de la jungla.

PEUGEOT 309 ES OTRA HISTORIA

HDM



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

CEBRAR Lubricantes recomendados **Esso**

La reducción de la tasa de alcoholemia del 0,8 actual al 0,5 y la implantación de los carnés provisionales de conducir para los más jóvenes son dos de las propuestas que Cataluña hará al Consejo Superior de Seguridad Vial para que sean incluidos en el programa del próximo año.

2'05
1'00
0'9
0'8
0'7
0'6
0'5



PROPUESTAS CATALANAS SOBRE SEGURIDAD VIAL

MENOS ALCOHOL Y CARNÉS PROVISIONALES

La Gerencia de Seguridad Vial de Cataluña ha hecho público recientemente el Plan de Seguridad Vial para 1991 que ya ha sido enviado al Consejo Superior para que a su vez lo incluya en el Plan de Seguridad Vial de 1991 que deberá regir en todo el país en ese año. Las principales líneas del plan catalán son cuatro, el mismo número que en el pasado ejercicio, y de las cuales se espera también que como en aquella ocasión sean mayoritariamente incluidas en el nacional.

La primera de estas propuestas es la que precisamente no fue adoptada en el pasado año. Se trata de la petición de que se rebaje a 0,5 la tasa de alcoholemia en

lugar de los 0,8 que rige en la actualidad. En Europa este valor sólo se aplica en Holanda y Portugal ya que en los otros países rige el mismo valor que en España, pero en el resto del mundo, países miembros de la OCDE como Estados Unidos, Japón, Australia... se basan en el 0,5. No es aquí el momento de hablar de la terrible incidencia del alcohol en los accidentes, por lo que la implantación de esta medida podría dar más fuerza a las autoridades de tráfico a la hora de enfrentarse con este problema.

La segunda de las propuestas es la que se refiere a los carnés para jóvenes de edades comprendidas entre los 18 y los 24 años, el grupo de conductores que re-

gistra mayor siniestralidad y que por ejemplo en 1989 protagonizó tres veces más accidentes que en el año anterior. Es por ello que la Gerencia está a favor de los carnés provisionales y quiere poder participar en los grupos de trabajo del Plan Nacional. Por el momento hay dos modelos a seguir, el francés y el alemán. El primero se basa en una importante formación previa, desde dos años antes de obtener el carné, mientras que los germanos lo hacen sin tanta formación previa, pero con un seguimiento del conductor durante sus primeros dos años en los que su permiso de circulación es sólo provisional. Dado que en nuestro país no se dispone de los mismos medios que en

Alemania sería obvio inclinarse por un modelo más semejante al gallo.

La prioridad invertida es el eje de la tercera propuesta. Este tipo de regulación es la que regiría en ciertas zonas urbanas donde los peatones tendrían prioridad. Ello ya existe en países como Holanda, Suiza, Alemania o Francia y para implantarla haría falta crear una señalización específica.

Por fin, la cuarta propuesta es la que pretende la homogeneización de las señales informativas en autopistas y carreteras ya que muy especialmente en el campo de los pictogramas cada autonomía o concesionaria de autopistas ha desarrollado su propio lenguaje. Así por ejemplo los recordatorios para no conducir con sueño son muy distintos en diversas partes de nuestra geografía y la Gerencia pretende que todas aquellas informaciones que tienen que ver con la seguridad sean uniformes en toda España.

Si éstas son las cuatro propuestas del Plan, en él también se incluyen las actuaciones propias de la Generalitat. En éstas el énfasis está hecho muy especialmente en dos aspectos. El primero es el que hace referencia a la educación vial de los niños. Para ello se pondrán en marcha diversas campañas, como puede ser la del ejemplo de los padres; difícilmente un niño que ve cómo su padre se irrita o hace locuras será un buen conductor. También se está preparando un abundante material didáctico para las escuelas. Para ello se ha firmado un contrato con la Walt Disney Productions según el cual el popular Goofy se encargará de aconsejar a los chicos. También se ha creado un personaje, Ring-Ringues, una simpática marioneta en forma de despertador que acompaña a un niño en su trayecto de casa a la escuela avisándole de todos los peligros que encuentra. Esta marioneta ha sido

EDUCACION VIAL

Se quiere llegar a los niños para sentar las bases de los futuros conductores.



CINTURON Y FIN DE SEMANA

La Gerencia de Seguridad Vial ha dado a conocer el contenido de sus últimas campañas divulgativas: la del cinturón y la de los fines de semana. Para la primera ha contado con el patrocinio de Seat, y tal como los campeones de motociclismo colaboraron con la del casco, en este caso han sido los de rallyes, como Zanini, Serviá, Bassas y Barolet, quienes han prestado su ayuda. El slogan empleado es «Sigues viu», es decir «Sé vivo», mensaje que juega con el doble sentido de ser listo y de mantenerse vivo.

Para la televisión se ha creado un spot en el que se ve cómo alguien se está abrochando un cinturón mientras una voz en «off» dice: «En Cataluña todavía hay quien olvida abrocharse el cinturón» al tiempo que al alejarse el plano de la cámara se

descubre que el cinturón que se está atando es el de una camilla reteniendo a un herido.

Se da la circunstancia de que el uso del cinturón ha ido disminuyendo paulatinamente en los últimos años, y así si en 1983 lo utilizaban el 78,6 por ciento de conductores y el 77,2 de los pasajeros, en 1990 estos porcentajes han bajado al 62 y al 57 por ciento respectivamente.

En cuanto a la del fin de semana, ésta tiene un mayor énfasis radiotónico y se incide en que los retornos de fin de semana sean seguros: «Asegúrate el retorno», es decir, ojo con la comida dominguera, con la bebida o con el cansancio acumulado el sábado y el domingo. Volver es lo más importante y por ello hay que sentarse al volante en perfectas condiciones



CAMPANAS DE DIVULGACION

Con el patrocinio de marcas como Seat, las campañas catalanas de divulgación han echado mano de deportistas como Zanini, Serviá, Bassas y Barolet.



creada por la Productora Ana Tubau y el marionetista David Lain. Asimismo se están preparando otros vídeos, algunos de ellos incluso con escenas dramáticas y sangrientas, y un abundante material escrito e impreso para poder divulgar al máximo las diferentes consignas y consejos en distintos sectores de la población.

Finalmente la Generalitat mantiene su esfuerzo de campañas divulgativas. Unas son permanentes, como las del casco, la velocidad, el cinturón de seguridad y la del alcohol, que se van haciendo constantemente. Otras campañas serán las de los neumáticos o la de las personas de edad ya que en este segmento de población se está registrando una mortalidad creciente

por causa de atropellos. Para estas campañas la Generalitat ha dispuesto en 1990 de trescientos veinte millones de pesetas, cuarenta y cinco de los cuales eran de origen privado, mientras que en 1991 se pretende disponer de un presupuesto de trescientos cincuenta millones.

Si José Luis Pedragosa, gerente de Seguridad Vial, había fijado como objetivo para 1990 un crecimiento cero en el número de accidentes con respecto al pasado año y esta meta lleva camino de cumplirse, su meta para el 91 será el descenso. Este Plan puede ser una de las armas para conseguirlo.

José Luis Aznar

NUEVO RENAULT 19 CHAMADE 16 VALVULAS 140 C.V



Nunca 16 válvulas
han hecho tan exclusivo a un coche.

Le invitamos a formar parte de la élite. Suba a un coche exclusivo. Con 16 válvulas, 140 C.V. y un estilo absolutamente personal, se establecen distinciones.

Es el nuevo Renault 19 Chamade 16 válvulas: motor de 1.764 c.c. y 4 válvulas por cilindro. 215 Km/h. de velocidad máxima. Con un consumo de 6 litros a 90 Km/h.

Su línea perfilada seduce con elegancia y dinamismo: alerón trasero, spoilers, alargadores de caja, llantas de aleación ligera, faros halógenos dobles y antiniebla...

En su interior se respira un aire marcadamente deportivo y confortable: asientos y volante sport, ordenador de a bordo con 7 funciones, cinturones de seguridad traseros, elevavinas eléctricos en puertas delanteras, apertura de puertas con mando a distancia.

Y para dotarle de mayor exclusividad, la posibilidad de ABS, techo deslizante eléctrico y asientos de cuero, en opción. Suba y sienta el placer de vivir un coche exclusivo.

Desde
2.365.000 PTS.

Precio Península y Baleares (IVA y transporte incluidos)



1.950 instalaciones a su servicio. **RENAULT** recomienda lubricantes **Elf**
Más información llamando al 900 100 500

RENAULT
El placer de vivirlos.

CONDUCIR EN INVIERNO

PRUDENCIA ES SEGURIDAD

Un año más, el invierno se ha presentado de golpe y como todos los años, muchos conductores han sido sorprendidos por las peligrosas condiciones de las carreteras. En muchas ocasiones las consecuencias del frío y las nevadas se pueden minimizar con sólo un poco de previsión y mucho sentido común. Para que no nos sorprenda el frío hay que prepararse en el otoño.



CUALQUIER conductor puede prepararse para vencer al invierno en la carretera. Básicamente hay dos aspectos que hay que cuidar. En primer caso el coche. Hoy en día los modelos modernos resisten mucho mejor que los antiguos las inclemencias del tiempo. No obstante antes de que lleguen los primeros fríos hay que verificar que la batería tiene fuerza suficiente para arrancar el motor después de una noche a la intemperie. El circuito de refrigeración debe tener anticongelante en las proporciones adecuadas a la zona. En este aspecto es mejor pecar por exagerados que no llegar. El anticongelante no es un producto caro y merece la pena que el motor esté bien protegido contra el frío. También es importante hacer verificar el correcto funcionamiento del termostato. Es casi tan malo que un motor funcione a baja temperatura, como que lo haga muy caliente. Las luces y los neumáticos son elementos fundamentales en invierno. Las primeras deben funcionar bien en los dos sentidos, es decir tanto para ver como para que nos vean. Una buena inversión puede ser la incorporación de unos faros antiniebla. Por otra parte, el dibujo de los neumáticos resulta fundamental para el buen agarre. La seguridad no tiene pre-



NEUMÁTICOS DE NIEVE

Son la mejor solución para zonas nevadas.

cio, por lo que si las ruedas están gastadas, no dude en cambiarlas. Otro punto que se descuida con excesiva frecuencia es el estado de las escobillas de los limpiaparabrisas. Si éstas no están en buen estado su eficacia será mínima y la visibilidad empeorará dramáticamente. Tampoco hay que olvidarse de los sistemas de climatización y desempañado. El ventilador, la luneta térmica y la

calefacción deben funcionar a la perfección para mantener una buena visibilidad y una temperatura agradable.

Con el coche en buenas condiciones podemos afrontar el invierno con buenas garantías de superarlo con éxito, pero no obstante, ante las situaciones más extremas, la responsabilidad recae en el conductor. No hace falta ser un conductor muy experto para circular con seguridad en invierno, tan sólo es necesario ser prudente y tener en cuenta algunos aspectos fundamentales.

En primer lugar hay que tener claro que cuando las condiciones climatológicas son adversas, nieve, hielo, niebla, etc... lo mejor que se puede hacer es quedarse en casa, pero si el viaje es inevitable o, simplemente, nos vemos sorprendidos en carretera, lo mejor es conservar la calma y agudizar la atención.

Si tenemos que viajar a través de una zona en la que hay riesgo de nevadas, es conveniente informarse con antelación en los servicios de Carreteras y Tráfico sobre el estado de las mismas y determinar el itinerario más apropiado, que no siempre tiene por qué ser el más corto. Como equipo adicional, es importante llevar en el coche ropa de abrigo o mantas, así como algunos víveres, (frutos secos, choco-

CADENAS SALVADORAS

Las cadenas deben formar parte del equipo elemental del automóvil en invierno. Se deben montar sobre las ruedas motrices de coche.

DIEZ REGLAS DE ORO

- **CUANDO** acaba el verano hay que comenzar a preparar el coche para el frío.
- **LOS** neumáticos, las luces y los limpiaparabrisas deben estar en perfecto estado.
- **SOBRE** suelo deslizante conduzca con suavidad. Evite las maniobras bruscas, frenazos, etc...
- **CUANDO** salga de viaje, infórmese en el servicio de Tele-Ruta (91-535 02 05) o al Centro de información de la DGT (900- 123 505) para conocer el estado de las carreteras.
- **SI** las condiciones meteorológicas hacen presumible una nevada o una helada, retrase el viaje y, sobre todo, evite viajar de noche.
- **CON** niebla o lluvia intensa, no olvide encender las luces antiniebla. Lleve siempre los recambios a mano.
- **SI** su coche patina y le resulta imposible seguir, apartelo del camino. No obstruya el paso a otros vehículos.
- **SOBRE** nieve o hielo, incluso con cadenas, circule a velocidad moderada, reteniendo el coche con el motor.
- **CUANDO** la adherencia y la visibilidad son precarias, hay que aumentar las distancias de seguridad.
- **ES** importante mantener los faros limpios, así como el parabrisas y la luneta posterior.



late, galletas, etc...) por si nos quedásemos bloqueados. Asimismo es importante no dejar que el depósito de combustible se vacíe demasiado. Hay que tener en cuenta que al circular en marchas cortas en condiciones difíciles, el consumo se dispara.

Por supuesto que las cadenas deben formar parte del equipo elemental de un coche en invierno. Se deben montar sobre las ruedas motrices y hay que tener en cuenta que su efectividad es limitada, por lo que en todo momento la velocidad debe ser moderada. En cuanto se supera la zona de hielo y aparece de nuevo el asfalto limpio hay que desmontarlas para no causar daños en la mecánica del coche.

Sobre suelo deslizante es muy importante conducir con suavidad. Para evitar que las ruedas motrices patinen y nos quedemos atascados, suele ser conveniente arrancar en segunda, acelerando muy progresivamente. Hay que rodar despacio en marchas intermedias sin acelerones y reteniendo con el motor en las bajadas. El freno sólo hay que tocarlo en casos extremos y con mucha suavidad para evitar que las ruedas se bloqueen.

Sin duda el consejo más valioso es: prudencia y serenidad.

Fotos: Jose Robledo

MASERATI 222 SE CONTRA MERCEDES 300 CE 24V

RAZAS OCULTAS

Es raro encontrarse con ellos por la calle, o en un atasco a la salida de un puente festivo. Es más fácil que nos superen a toda velocidad en una larga autopista o verlos aparcados cerca de un restaurante de lujo o a la puerta de una preciosa villa. Maserati y Mercedes, dos marcas que no necesitan presentación enfrentadas de nuevo en nuestras páginas a través de dos de sus excelentes modelos, el 222 SE y el 300 CE 24 V. Una raza de vehículos muy especial, dos coupés elegantes y lujosos que sin embargo se pueden deshacer de cualquier deportivo medio un poco recalcitrante con sólo un pisotón al acelerador.

SON dos modelos similares en concepto y prestaciones pero con algunas diferencias si nos referimos al precio o al tipo de cliente que se va a decidir por uno u otro.

El amante de las prestaciones, de las reacciones vivas, de la aceleración brutal preferirá el modelo italiano, mucho más nervioso y temperamental que el alemán. Con sus dos turbos y sus 250 caballos de potencia, la conducción del 222 SE reserva a su propietario momentos intensos, rodeado siempre de una atmósfera de lujo y elegancia difícil de igualar. El Mercedes no se queda atrás, pero dentro de sus esquemas no entran las reacciones brus-

VIRTUDES

- Suspensión regulable en opción
- Aceleración impresionante
- Línea atractiva

MASERATI 222 SE
PRECIO: 7.347.316 PTAS.

- Manejo de palanca áspero
- Frenos insuficientes y sin ABS
- Conducción en mojado

DEFECTOS

VIRTUDES

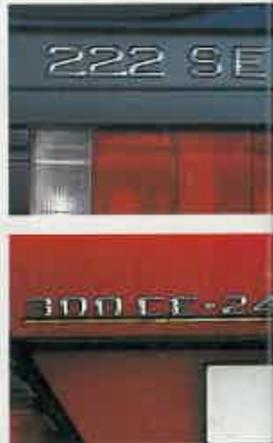
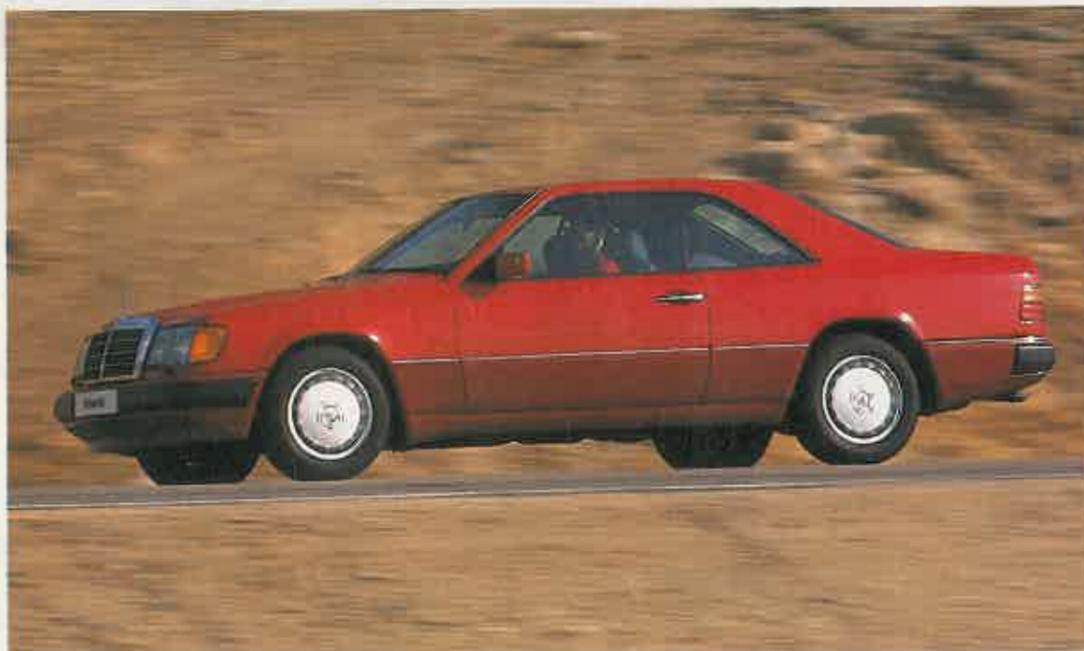
- Caja automática bien adaptada
- Comportamiento general
- Terminación

MERCEDES 300 CE 24V.
PRECIO: 8.353.004 PTAS.

- Equipamiento de serie
- Consumo alto
- Volante grande

DEFECTOS





COUPES CON ESTILO

Son elegantes, estilizados, lujosos y potentes. Son dos de los coupés con más estilo del mercado.

cas o la aceleración de un turbo. En este caso los 231 caballos del nuevo motor dotado de 24 válvulas, son suficientes para situar al 300 CE en un lugar destacado del segmento aunque sin llegar a las impresionantes cifras del italiano. También es cierto que el Mercedes de nuestra prueba no contaba con cambio manual; por una vez quisimos que la nueva caja automática de cinco velocidades que la marca alemana pone a disposición de sus clientes en los modelos de seis cilindros, demostrase en una comparativa sus poderes.

Frente al Maserati, el alemán lo tiene bastante fácil; en el modelo del tridente los cambios se realizan con precisión y se nota perfectamente que la marcha ha en-

trado, pero el tacto de la palanca es lo suficientemente áspero como para dar una lentitud a la maniobra que no concuerda con las prestaciones y el carácter del coche. En el lado opuesto nos encontramos con un cambio automático cómodo como ninguno y preparado para que con su utilización el conductor se divierta y aproveche al máximo la fuerza del motor. La rapidez de respuesta de este sistema da una ventaja vital al Mercedes en muchas situaciones aunque muchos, desde luego, seguirán prefiriendo la gracia del embrague.

Como ya hemos dicho, en el Maserati se viven grandes sensaciones que serán mucho más valoradas por el amante de la conducción en el más amplio sentido de

la palabra. Aunque los turbos del italiano son más pequeños de lo normal y comienzan a soplar a bajas revoluciones, la mayor aceleración sorprende al conductor a partir de 2.500 ó 3.000 revoluciones, en ese momento el dosificar la potencia se hace imprescindible para dominar una aceleración increíble. Sin duda el Maserati 222 SE es más divertido y en determinadas carreteras podría dejar a su rival muy atrás, pero la eficacia del Mercedes no perdona y su conducción, bastante menos delicada que la del italiano, permite al conductor contrarrestar esa diferencia de potencia. Esto se hace más patente cuando las condiciones del suelo no son las idóneas. Entonces el Maserati no es tan dócil y obliga al conductor a poner

Key-Card. Su mejor guardián.



Este es el nuevo sistema de protección electrónica de Blaupunkt. La tarjeta Key-Card, una nueva idea para hacer frente al robo de autorradios.

A partir de ahora, la persona que desee disfrutar del Montreal CR40, sólo podrá hacerlo introduciendo en el mismo la tarjeta KeyCard. Hasta entonces, una lengüeta sobresaldrá del aparato mostrando, a los posibles ladrones, la inuti-

lidad de todo intento.

Además, la KeyCard nos permite almacenar y restablecer información sobre tono, volumen, etc...; un dato más que sumar a las importantes prestaciones del Montreal CR40: capacidad para memorizar hasta 36 emisoras, y localizar en ruta las 6 emisoras más potentes de una zona gracias a su función Travelstore. Sistema Codem IV para lograr una recepción sin

perturbaciones. Software de control directo (DSC) y una óptima distribución de los altavoces (2 x 26 W ó 4 x 7 W), que hacen que escucharlo sea un placer único.

Y de una cosa puede estar seguro, la nueva KeyCard de Blaupunkt va a recibir a los ladrones a cara de perro.

BLAUPUNKT
Bosch Telecom



LUJO ITALIANO

Las maderas nobles inundan el habitáculo del Maserati aunque el volante peca de escurridizo. Los asientos delanteros sujetan el cuerpo a la perfección.



mucha más atención y a trabajar más con el volante, a pesar de contar con un efectivo diferencial autoblocante. En esas condiciones es en las que el alemán, asistido por algunos sistemas de seguridad, se mueve como pez en el agua.

Dos modelos de la marca italiana pueden montar en opción un sistema especial de suspensión activa -222 SE y Spidercon cuatro diferentes tipos de dureza regulables desde el interior -mando digital cerca de la palanca- y con un resultado francamente satisfactorio. En este sentido hay que quitarse el sombrero ante el italiano pues por 192.000 pesetas -cantidad que no dispara el precio final respecto a su rival- el conductor del Maserati adapta el comportamiento del coche a su gusto mejorando sus cualidades dinámicas en un alto porcentaje. El alemán se conforma con su sistema Multilink trasero -que no es poco- para afrontar todo tipo de situaciones sin el más mínimo complejo. En opción -cerca de medio millón de pesetas- es posible disponer del sistema ASR, muy recomendable para impedir patinajes imprevistos y pérdidas de tracción. La única pega la hemos encontrado al intentar realizar un tipo de conducción más agresiva pues el ASR nos lo ha impedido.

Los dos modelos cuentan con un sistema de discos en las cuatro ruedas -los delanteros ventilados- para detener el coche. En el Mercedes esto se complementa con el antibloqueo. El tacto y el recorrido del pedal es muy bueno en ambos e incluso nos ha sorprendido agradablemente lo que el italiano tarda en bloquear las ruedas en piso deslizante, sin embargo en resistencia a la utilización, el alemán se queda solo. La dirección es asistida de se-

rie y permite al conductor maniobrar con soltura y centrar su esfuerzo en otros aspectos más importantes de la conducción.

El Maserati es un vehículo exclusivo con un equipamiento de primer orden. El climatizador automático es de serie, así como los asientos eléctricos, las llantas de aleación, el autoblocante, el volante regulable, etcétera; sin embargo faltan

detalles, como el espejo de cortesía en el parasol del acompañante o unas llaves menos ridículas, que estropean de una manera algo tonta la magnífica imagen del modelo.

El Mercedes cuesta un millón de pesetas más que el italiano sin aire acondicionado ni asientos regulables eléctricamente y alguna cosa más de menor

FICHA TECNICA		
	MASERATI	MERCEDES
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en V	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.790	2.960
Árbol de levas	Doble, en cabeza	2, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	3	4
Alimentación	Inyec. elect. y dos tubos	Inyec. electromecánica
Compresión	7,8 a 1	10 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	250 CV (184 Kw)/5.600	231 CV (170 Kw)/6.300
Par máximo / r.p.m.	39,2 mkg(385 Nm)/3.600	27 mkg(265 Nm)/4.600
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Automática de 5 vel.
Velocidad a 1.000 rpm 1º/2º/3º ..	8,5/15,0/21,0	8,2/14,1/22,0
Velocidad a 1.000 rpm 4º/5º ..	29,2/37,0	31,7/42,2
Embrague	Monodisco en seco	
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,0	3
Diámetro de giro (m)	11,7	11,2
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	No	SI
SUSPENSIONES		
Delanteras	Indep. brazos transvers.	Independiente
Traseras	Indep. triáng. oblicuos	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aleación 6,5 J X 15	Aleación 6,5 J X 15
Neumáticos	205/50 y 225/50 VR 15	195/65 ZR 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.240	1.470
Capacidad del depósito de combus.	80 litros	70 litros

EL cambio automático del Mercedes está pensado para que el conductor disfrute conduciendo, sin perder el control del automóvil.



LA ESTRELLA TAMBIEN ESTA DENTRO

En las inserciones de madera, en el cuero, en el perfecto acabado, la marca alemana cuida estos aspectos al límite aunque obligue a comprar aparte muchos accesorios.

importancia. Pero si nos ponemos a hablar de precios de equipo opcional, aumentan las sorpresas. El aire acondicionado encarece el precio final del 300 CE 24V en 438.900 pesetas y la tapicería de cuero que en el Maserati se puede solicitar por 290.000 pesetas, en el alemán se fija en 350.000. Sin duda en Mercedes este tema no les preocupa demasiado, pre-

fieren ofrecer un acabado impecable y hay que decir que miman más todo lo referente a la seguridad, tanto activa como pasiva. Muestra de ello es el ABS de serie o la posibilidad de montar opciones pensadas para la seguridad del conductor.

Dejando de lado todo esto diremos que aunque la parte habitable del Mercedes es superior en capacidad a la del Maserati

-cuatro adultos bien instalados en ambos es el puesto de conducción del italiano el que se lleva nuestra mejor puntuación. Dos detalles más, un volante totalmente en madera en el modelo del tridente muy escurridizo en cualquier época del año y un error de velocímetro brutal -a 223 km/h reales marca 280 km/h-. En el Mercedes encontramos lo habitual, un volante

CONSUMOS		
Datos en l/100 km.	MASERATI	MERCEDES
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	17,4	15,2
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	9,0	9,5
En conducción rápida	16,8	13,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	12,3	10,8
A 140 km/h de cruceo	14,1	12,5
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	14,4	12,1
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	520	530

FRENOS		
DISTANCIAS DE FRENADO	MASERATI	MERCEDES
(En metros)		
A 60 km/h	18,2	15,4
A 100 km/h	57,3	42,8
A 120 km/h	74,9	61,7

SONORIDAD		
	MASERATI	MERCEDES
Al ralentí:	57,5	42,7
A 60 km/h	63,5	56,0
A 90 km/h	65,8	61,7
A 120 km/h	69,3	64,6
A 140 km/h	72,9	66,9

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

PRESTACIONES		
	MASERATI	MERCEDES
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	223,5	228
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	15,4	16,3
1.000 m. salida parada (seg.)	27,8	29,3
0-100 km/h (seg.)	7,5	8,6
Metros recorridos	118,5	135
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.) ..	16,6	14,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.) ..	18,4	14,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.) ..	29,7	27,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.) ..	32,1	27,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	5,7	5,8
Metros recorridos	162	164
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	7,1	5,7
Metros recorridos	201	162

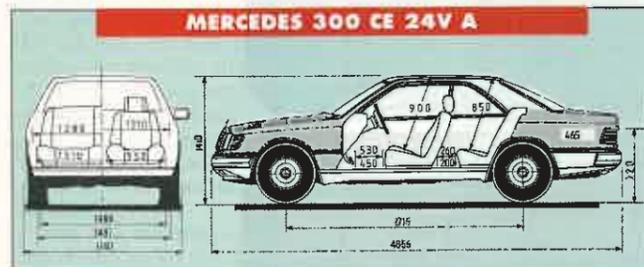
EQUIPAMIENTO		
	MASERATI	MERCEDES
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	OP
Volante regulable	SI	OP
Paros antiniebla	SI	NO
Aire acondicionado	SI	OP
Asiento conductor regulable en altura ..	SI	OP
Asientos regulables eléctricamente	SI	OP
Retrorvisor regulable electr. (luz/diurna) ..	SI/NO	OP
Mando a distancia de apertura de puertas ..	NO	NO
Elevallas eléctricos (D/T)	SI/-	SI/-
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Paros regulables desde el interior	SI	SI



PARA CORRER
Son ágiles y potentes y con ellos se puede viajar cómodamente y muy rápido a la vez. Sin embargo en carreteras deslizantes el Maserati se muestra algo intratable.

gigantesco que deslucen un interior muy equilibrado. Haciendo balance pensamos que decidirse por el Maserati equivale a entrar en la leyenda, poseer un modelo exclusivo y elegante y disponer de 250 caballos muy utilizables en toda circunstancia acompañado todo ello de un equipamiento brillante. Un Mercedes está más visto y además es más caro, pero abrirte camino con una estrella coronando el capó no es ninguna tontería. El 300 CE 24 V Automático es, además, una delicia que convencerá a unos clientes menos deportivos pero no por ello menos amantes de las prestaciones y de los coches con clase. ○

Andrés Mas
Fotos: Alfonso J. Nieto



DATOS DEL COMPRADOR

MASERATI: Importador: Auto Barajas, S.A. Julián Camarillo, 7 28037 Madrid. Teléfono: (91) 327 03 56. Red de postventa: 19 puntos. Garantía: 18 meses sin límite de kilómetros.
MERCEDES: Importador: Mercedes Benz Española, S.A. José Ortega y Gasset 22-24. 28006 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 00. Red de postventa: 92 puntos. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

MECANICA		
MASERATI	2º	Impresionante mecánica con seis cilindros en V, tres válvulas por cilindro y dos turbocompresores con sus correspondientes intercoolers. En definitiva, 250 caballos capaces de todo.
MERCEDES	1º	La técnica de la culata multiválvulas ha entrado por la puerta grande en la marca alemana. Los 231 caballos junto con la caja automática de cinco velocidades dan muchas alegrías.

COMPORTAMIENTO		
MASERATI	2º	Con una buena carretera como base, el Maserati 222 SE se comporta muy bien. No es así en terreno deslizante donde su conducción se vuelve felicitada. Los frenos quedan algo escasos.
MERCEDES	1º	El alemán va sobre rufles en cualquier situación. Si encima lleva la opción del ASR, es prácticamente imposible que el 300 CE se desmande más de la cuenta. El ABS es de serie.

CONFORT		
MASERATI	1º	Los asientos sujetan mejor el cuerpo y en opción la suspensión activa permite cuidar más al pasajero. La climatización automática viene de serie y el sonido del motor es agradable.
MERCEDES	2º	El habitáculo es mayor pero los asientos son demasiado grandes y con la opción de cuero el cuerpo resbala demasado. La climatización automática no es de serie.

RENDIMIENTO		
MASERATI	1º	El rendimiento de este motor es magnífico y en aceleración se muestra intratable. No es, por otra parte, el mejor en velocidad máxima, los desarrollos no se lo permiten.
MERCEDES	2º	La ventaja de la caja automática se traduce en unas mejores recuperaciones gracias a que una ligera presión sobre el acelerador, significa la entrada de una marcha más corta.

CARROCERÍA		
MASERATI	1º	Exclusividad y atractivo a pesar de los años. El Maserati es una belleza andante. Pero no todo son virtudes, un maletero minúsculo y una habitabilidad menor es el precio a pagar.
MERCEDES	1º	Más moderno y aerodinámico, el 300 CE conserva la elegancia y capacidad habitable de todos sus hermanos de gama. El maletero es generoso y la calidad de terminación, impecable.

ECONOMIA		
MASERATI	1º	Gasta más pero cuesta bastante menos y cuenta con un mejor equipamiento. En cualquier caso no son modelos de un segmento en el que se tenga muy en cuenta estos temas.
MERCEDES	2º	No se puede hablar de consumos recortados, pero dentro de lo alto hay que decir que es el Mercedes, con su ahorrativa 5ª velocidad de la caja automática, el que consume menos.



Verán Visiones

Con la nueva Vision, la ciudad tiene otro color. Sube, arranca, dejate llevar y cuando encuentres un atasco, deja que los demás vean Visiones.



VISION NE 50 c.c. P.V.P. Recomendado 170.000 Ptas.

VISION
HONDA



MOTUL con **HONDA**



Compact Disc Sony



CDP-990



El sonido digital que hará perfecta su cadena

Ahora usted podrá disfrutar de una pureza y nitidez de sonido que nunca imaginó
 Porque Sony, inventor del reproductor de CD ha avanzado para crear lo más perfecto en sonido: la **Tecnología de Pulsos** que incorpora el Convertidor Digital/Analogico (D/A) de 1 bit (Modelos CDP-690/790/990) y el filtro digital de 45 bits de resolución (CDP-990).
 Con los Nuevos reproductores de CD Sony usted podrá alcanzar lo máximo en tecnología digital, y disfrutar del sonido perfecto.

...Y con sólo apretar un botón
 Porque los Nuevos reproductores de CD Sony

ofrecen una increíble sencillez de manejo y una gran comodidad gracias a sus múltiples prestaciones.
 Además, son muy fáciles de conectar a su cadena de Alta Fidelidad.

Con un reproductor de CD creado a su medida
 Sony ha desarrollado más de 20 modelos diferentes para que usted elija el que mejor se adapte a sus necesidades.

Escoger el modelo adecuado es lo más fácil del mundo
 Por su tamaño: 43 o 35 cms.

Por su capacidad: Desde 1 solo disco a Multidiscos que aceptan de 5 a 10 discos.
 Por sus prestaciones: Convertidor D/A de 1 Bit que incorpora la Tecnología de Pulsos (exclusiva de Sony), Noise Shaping, 45 Bits de resolución, Custom File, Custom Edit, Mando a distancia programable...

Y por poco más de 25.000 ptas.
 ...Usted podrá disfrutar de un reproductor de CD Sony.
 Descubra la pureza más absoluta en sonido de la manera más fácil.

A alcance la perfección en su cadena de Alta Fidelidad con un reproductor de CD creado a su medida.

Solicite información llamando gratuitamente el teléfono:
900-37 77 77

SONY®
 Audio Digital



VIRTUDES

- Motor alegre
- Comportamiento satisfactorio
- Adopción de maletero

HONDA CONCERTO SX 1.6 4 P
PRECIO: 2.880.714 PTAS.

- Habitáculo ruidoso
- Peso elevado
- Consumo

DEFECTOS

Hace unos meses probábamos el Honda Concerto 1.6i 16v llegando a la conclusión de que se trataba de una berlina muy homogénea y con suficientes atractivos como para destacar con luz propia entre las de su segmento. Ahora ha llegado a España la versión de tres volúmenes, con una estética más clásica y maletero de mayor capacidad.



HONDA CONCERTO SX 1.6i 16V CUATRO PUERTAS

SEGUNDO MOVIMIENTO

54 / Motor 16

POR diseño, el Concerto es primo hermano del Rover 200 y, en el caso del 216 GSi 16v, también por mecánica. Este japonés ensamblado en Inglaterra ha recibido ya a diferencia de sus homólogos de la firma británica una configuración de cuatro puertas, línea más clásica que la de cinco y que aumenta las posibilidades de oferta de este coche de planteamientos polivalentes y familiares. Sin buscar llamar la

atención con una carrocería vanguardista o soluciones originales, el Concerto se conforma en los dos casos con ofrecer una imagen discreta y acorde con el público al que van dirigidos y que antepone el equilibrio y la practicidad a la espectacularidad.

En el caso del cinco puertas, se criticó en su día una reducida capacidad de carga en el espacio trasero destinado a maletero cuando se emprendía un viaje con las pla-

zas al completo. La adopción de un maletero independiente ha mejorado el volumen total, con las ventajas de disposición que conlleva respecto a la sola separación de la bandeja posterior del dos volúmenes. Por lo demás, el resto del coche, los acabados y el equipo se mantienen invariables. Estéticamente el coche parece más «serio» y ha ganado en elegancia, quedando el cinco puertas en un estilo más desenfadado, lo que permitirá a Hon-

Motor 16 / 55

**SEGURIDAD Y PRECISION**

Al volante del Concerto se cuenta en todo momento con una buena sensibilidad. La dirección y los amortiguadores ayudan al máximo.

rior del habitáculo a través de los pasos de rueda. No obstante, el nivel sonoro continúa siendo elevado sobre todo en las plazas delanteras y ello perjudica el confort de marcha.

Este es por lo demás bastante bueno gracias a un acertado diseño de los asientos, una excelente posición de conducción con volante regulable y apoyo para el pie izquierdo, el aire acondicionado montado de serie y unas suspensiones de gran recorrido que absorben eficazmente las frecuentes irregularidades de nuestras carreteras.

A estas cualidades de cómoda berlina de alta calidad, hay que añadir un completísimo equipo que deja la lista de opciones reducida tan sólo a la caja de cambios automática.

Si las apariencias engañan, el Honda Concerto es un buen ejemplo. Bajo este comedido aspecto de tranquilo y sosegado padre de familia, se esconde una personalidad de joven inquieto y deportivo. El motor 1.6 de inyección electrónica y dieciséis válvulas dispone nada menos que de 130 caballos de potencia, bastante más que la mayoría de las berlinas familiares de su clase e incluso mayor que las de segmentos superiores. Si por imagen y diseño el Concerto se adscribe en el planteamiento puramente familiar, por motor está con perfecto derecho entre los potentes GTI.

Resulta sorprendente ver en el cuentarevoluciones la aguja subir alegremente hasta la marca de las 6.300 revoluciones por minuto, nivel de potencia máxima más propio de un vigoroso deportivo que de un voluntarioso turismo. Tan sorprendente mecánica tan sólo encuentra un lastre para expresarse con toda su fuerza y es precisamente el elevado peso del Concerto. El cuatro puertas ha rebajado unos exiguos diez kilos respecto a la caja del cinco puertas, manteniéndose todavía elevado el valor del japonés en la báscula. Esto se nota a la hora de verificar las mediciones con el cronómetro, la velocidad punta roza sin conseguirlos los 200 kilómetros por hora y las aceleraciones se mantienen más discretas de lo que la potencia dejaría adivinar. Pero donde más se nota este «hándicap» es en las recuperaciones, donde al Concerto le cuesta coger las vueltas necesarias para alcanzar la velocidad de cruce. Afortunadamente la precisa caja de cambios y un escalonamiento bien planteado en sus marchas, permiten mantener al Concerto donde se encuentra a gusto y responde con alegría, es decir, muy arriba de su curva de potencia. A pesar de esta característica, el consumo, sin ser especialmente económico, tampoco puede tacharse de exagerado consiguiéndose un equilibrio aceptable. Al constatar al volante del Concerto su nervioso comportamiento, cualquiera apostaría por un consumo mayor pero se conforma con un valor dentro de la lógica, sobre todo teniendo en cuenta el peso del coche cargado.

Dinámicamente el Honda se comporta de forma muy agradable tanto en rectas a

da llegar a un público mucho más variado.

Si alguna otra ventaja tuviera el tres volúmenes respecto al dos volúmenes, sería en el aspecto de la rumorosidad interior. El Concerto es sin lugar a dudas un coche ruidoso y su alegre motor se deja

oir dentro del habitáculo más de lo que sería conveniente. Pero el hecho de poseer un maletero separado, redunda positivamente en cuanto se amortiguan mejor los ruidos de rodadura producidos por el tren posterior y transmitidos en el caso del dos volúmenes directamente al inte-

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: Double árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.590 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 130 CV(96 Kw) a 6.800 rpm. Par máximo: 14,6 mkg (143 Nm) a 5.700 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,0

km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 29,3 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera, asistencia hidráulica variable. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 10,3.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí (ALB).

SUSPENSION: Delantera: Independiente, tipo Mc Pherson con triángulos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos longitudinales con bieletas de corrección de vía y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/60 HR 14. Llantas de chapa de 5J x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.090 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD
A 28,3 km/h de promedio..... 9,0

CARRETERA
A 90 km/h de cruceo..... 6,8
En conducción rápida..... 13,4

AUTOPISTA
A 120 km/h de cruceo..... 9,4
A 140 km/h de cruceo..... 10,2

CONSUMO MEDIO POND.
Litros 100/km..... 8,4

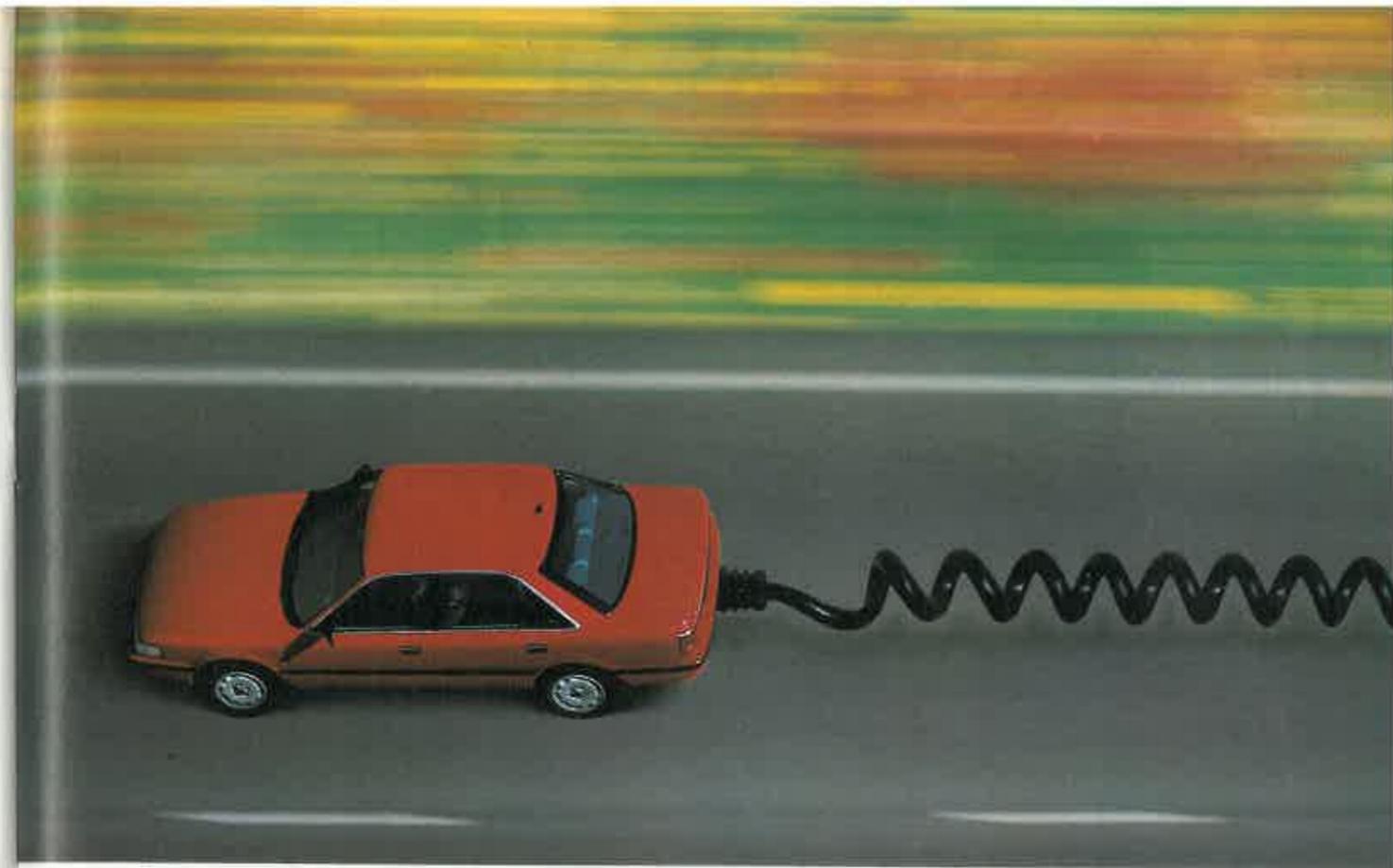
AUTONOMIA MEDIA
Kilómetros recorridos..... 550

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA
Km/h..... 196,2

ACELERACION (seg.)
400 m salida parada..... 18,1
1.000 m salida parada..... 32,6
De 0 a 100 km/h..... 11,6
Recomiendo (metros)..... 190

RECUPERACION
400 m desde 40 km/h en 4ª..... 18,8
400 m desde 40 km/h en 5ª..... 20,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª..... 34,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª..... 38,7
De 80 a 120 km/h en 4ª..... 11,2
recomiendo (metros)..... 382
De 80 a 120 km/h en 5ª..... 16,4
recomiendo (metros)..... 462



Teléfono móvil Alcatel.

Para no perder el hilo.

Un lujo que usted no puede permitirse: perder el hilo. Ni en su vida profesional, ni en su vida privada.

Y para eso lo mejor es tener cerca de usted, esté donde esté, uno de los nuevos teléfonos móviles automáticos Alcatel.

Encontrará en ellos todo lo necesario para no perder jamás el hilo:

- ▼ Función manos libres en el propio micro-telefono.
- ▼ Llamada automática en caso de alarma.

▼ Opcionalmente puede conectarse a la red de fax y transmisión de datos.

▼ Código secreto de bloqueo.

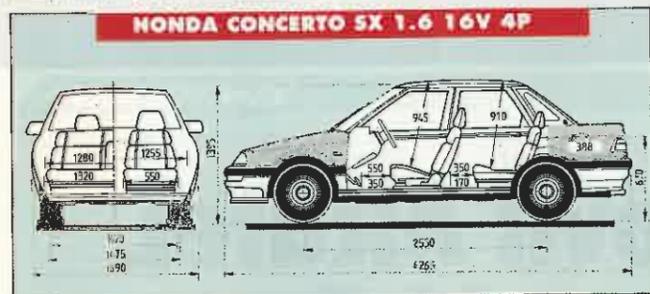
▼ Agenda alfanumérica e indicación de tiempo de duración de la llamada.

▼ Y sobre todo, poseen la garantía Alcatel, la compañía líder en fabricación de terminales telefónicos.

Tenga cerca de usted un teléfono móvil automático Alcatel. Y jamás perderá el hilo. De nada.

ALCATEL





EXCELENTE POSICION
El volante es regulable y el diseño de los asientos acertado. Con ello se consigue un una buena posición para conducir.

alta velocidad como en curvas de todo tipo. La sensación al volante es de seguridad y precisión, a ello ayuda mucho una buena dirección de desarrollo variable en relación a la velocidad y un acertado tarado de amortiguadores. A la hora de parar o decelerar, los temores por un incidente en la frenada pronto quedan olvidados. El eficaz sistema de antibloqueo de frenos exclusivo de Honda ALB y una potencia y tacto a la altura de las circunstancias, se suman a la seguridad activa del Concerto. Todo esto ya era conocido desde el lanzamiento del Concerto SX 1.6 cinco puertas y el maletero no ha cambiado nada respecto al comportamiento

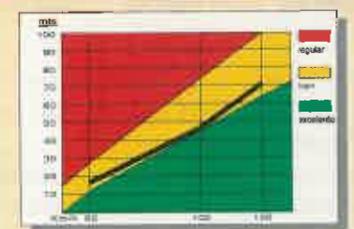
Juan Luis Soto

Fotos: Ramón Rodríguez

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	NO
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	SI
Faros antiniebla.....	NO
Aire acondicionado.....	SI
Asiento regulable en altura.....	NO
Asientos regulables eléctricamente.....	NO
Retrovisores regulables eléctricam.....	SI
Mando a distancia.....	NO
Elevavanas eléctricos (D/T).....	SI/SI
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	SI
Asiento posterior divisible.....	NO
Luz interior orientable.....	NO
Faros regulables desde el interior.....	NO

FRENOS



SONORIDAD



FRENTE A SUS RIVALES

A caballo entre los familiares de cuatro metros y las versiones GTI 16 válvulas deportivas, el Concerto de cinco puertas encuentra sus más directos rivales entre los Alfa 33 16 V, Opel Kadett GSi 16V, Peugeot 309 GTI 16V, Fiat Tipo 16 V, Volkswagen Golf GTI 16 V o el Nissan Sunny GTI 16 S. Por el contrario, el Concerto de cuatro puertas se queda sólo en su clase hasta la aparición del Renault Chamade 16, puesto que las demás marcas reservan sus mecánicas de alto rendimiento para las versiones de cinco puertas.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Honda Automóviles España, S.A. Carretera C-246, km 8.7 08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona) Tf. (93) 370 82 07 **Garantía:** Dos años sin límite de kilometraje **Red de postventa:** 10 puntos

CAMPEONES MOTUL 1990

CAMPEONES MUNDIALES



500 cc. Motociclista. W. Rainey

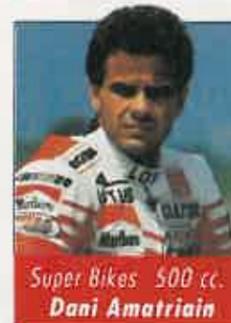


250 cc. Motociclista. J. Kocinski

CAMPEONES DE ESPAÑA



Grupo A Automovilismo Montaña X. Riera



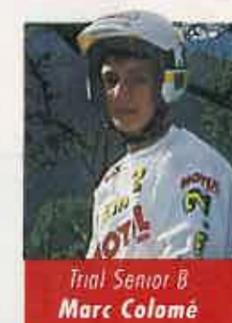
Super Bikes 500 cc. Dani Amatriain



Resistencia Motociclismo I. Bultó y X. Riba



Raids Motociclismo Toni Boluda



Trial Senior B Marc Colomé



Trial Juvenil Jordi Picola



Motonautica T. 550 Marti Manel Garcia

SUB. CAMPEONES MUNDIALES

• Motonautica T. 550 Marti Manel Garcia

CAMP. MONOMARCAS NACIONALES

• Desafío Peugeot 90 Josep Arqué

SUB. CAMPEONES DE ESPAÑA

• Rallyes Asfalto Automovilismo Pep Bassas y Antonio Rodriguez

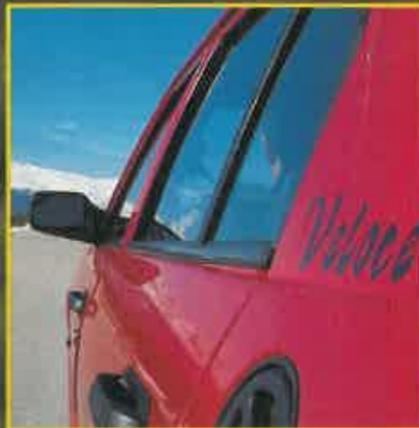
• Rallyes Asfalto Motociclismo Ignacio Bultó y Alvaro Bultó



MOTUL



MÁS BARATO
El Alfa Romeo 33 Veloce tiene el gran atractivo de contar con un precio muy competitivo, y con un equipamiento de serie completo.



ALFA ROMEO 33 VELOCE

**AUN MEJOR
PRECIO**

En el modelo pequeño de Alfa Romeo uno de sus atractivos ha sido siempre su precio, muy contenido y competitivo. Ahora con el Veloce, una serie limitada del 33 con motor de 1,3 litros, el precio es todavía más barato.



ALF A Romeo comercializa desde hace unos días una serie limitada del 33 1,3 litros, denominada Veloce, que tiene el gran atractivo de tener un precio mucho más ajustado que el que tenía hasta ahora esta versión. Dadas las fechas en que va a estar en vigor esta promoción, hasta los primeros días de enero, podemos considerar esto por parte de la marca italiana como un regalo de navidad, no en vano el Veloce cuesta 1.472.352 pesetas, o lo que es lo mismo, más de cien mil pesetas menos que el 33 1.3 S, con el mismo nivel de equipamiento conocido hasta ahora, y que teniendo en cuenta el precio de esta serie limitada lo convierte en una opción muy razonable; no olvidemos que dispone de cierre centralizado, elevalunas eléctricos en las puertas delanteras y volante regulable en altura, entre algunos de los elementos de su equipo de serie.

El Alfa Romeo 33 Veloce sólo se distingue de la versión más pequeña de este modelo por unos adhesivos laterales y traseros que lo identifican como tal. Por lo que respecta al interior no se aprecia tampoco ningún cambio, mantiene los mismos elementos que la versión de la

que deriva. De esta forma los asientos siguen pecando de un respaldo muy plano, con muy poca sujeción lateral y un poco estrecho, que hace que tanto el conductor como su acompañante tengan que ir apoyados en los bordes del respaldo,

VIRTUDES

- Precio.
- Rendimiento del motor.
- Equipamiento.

**ALFA ROMEO 33 VELOCE
PRECIO: 1.472.352 PTAS.**

- Respaldo de los asientos.
- Cambio impreciso.
- Detalles de acabado.

DEFECTOS

en una posición incómoda que hace que la espalda se resienta en viajes largos. El diseño del salpicadero y cuadro de instrumentos, a pesar de los últimos retoques que experimentó este modelo, se muestra un poco anticuado con respecto al de sus rivales. El aspecto que más mejoró fue el sistema de aireación-ventilación, que fue remodelado y ahora es mucho más eficaz, con unos mandos más lógicos.

El espacio destinado a los pasajeros teniendo en cuenta las dimensiones del coche, poco más de cuatro metros, es amplio; este aspecto también mejoró cuando apareció esta nueva generación del Alfa Romeo 33. Lo más criticable en este sentido son algunos detalles de acabado que la marca italiana no consigue rematar todo lo bien que se puede esperar.

Referente a la mecánica hay que seguir elogiando el magnífico rendimiento del motor boxer de 1,3 litros, que con una potencia de 88 caballos es el más potente de todos los coches que equipan un propulsor de esta cilindrada. Gracias a esto ofrece unas prestaciones sensacionales, capaces de transmitir a su conductor el espíritu deportivo que siempre ha caracterizado a los modelos de la marca. La

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros opuestos. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: 1 x 2 árboles de levas en cabeza accionados mediante correas dentadas. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de tres apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.351 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80 mm. Carrera: 67,2 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 88 CV(64,7 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 12,4 mkg (121,5 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Dos carburadores dobles. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,5 km/h. En

3ª a 1.000 rpm: 19,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 29,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson con amortiguadores telescópicos, barra de torsión y muelles helicoidales. Trasera: Eje rígido por medio de barra Panhard con muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos.

RUEDAS: Neumáticos: 165 SR 13. Llantas de chapa de 5,5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 940 kg. Capacidad del depósito de combustible: 50 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 26 km/h de promedio.....	11,1
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	6,2
En conducción rápida.....	10,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	8,1
A 140 km/h de crucero.....	10,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	9,3

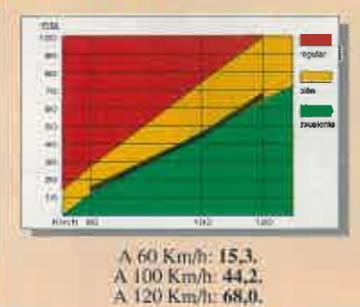
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	175
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	18,6
1.000 m salida parada.....	34,2
De 0 a 100 km/h.....	12,7
Recorriendo (metros).....	220
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	19,5
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	21,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	36,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	40,5
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	12,9
recorriendo (metros).....	364
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	18,8
recorriendo (metros).....	529

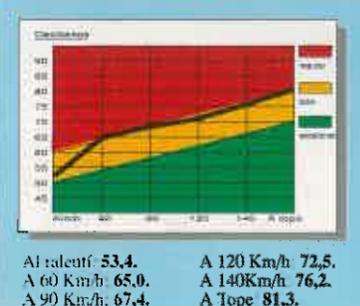
EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	NO
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	SI
Faros antiniebla.....	NO
Aire acondicionado.....	OP
Asiento regulable en altura.....	NO
Asientos regulables eléctricamente.....	NO
Retrovisores regulables eléctricam.....	NO/NO
Mando a distancia apert. puertas.....	NO
Elevavinas eléctricos (D/T).....	SI/NO
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	SI
Asiento posterior divisible.....	OP
Luz interior orientable.....	NO
Faros regulables desde el interior.....	NO

FRENOS



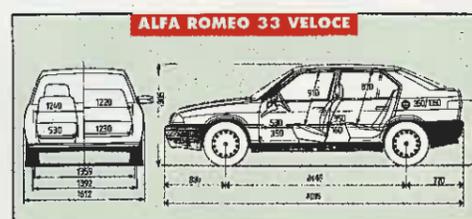
SONORIDAD



pena es que la caja de cambios no esté en concordancia con la filosofía del motor; los desarrollos de las distintas velocidades son adecuados y permiten sacar buen partido al motor, pero un selector áspero e impreciso lo convierten en lento, sobre todo a la hora de utilizarlo con rapidez, y hace que no se pueda aprovechar bien toda la eficacia de motor.

Tras los últimos retoques que experimentó esta gama, el sistema de suspensiones mejoró considerablemente. Ahora el coche en apoyos fuertes mantiene mejor la trayectoria, y su particular eje trasero, que acusaba rebotes en carreteras con mal asfalto muestra un mejor comportamiento, siendo en general mucho más noble. La dirección por su parte es un poco pesada en parado, pero es de agradecer que la marca la haya previsto opcionalmente asistida en esta versión más básica de la gama.

Alfa Romeo quiere potenciar su gama 33 y por ello ha establecido lo que viene



denominando «Escudo Alfa». Consiste en un sistema de asistencia que tiene una duración de dos años o 35.000 kilómetros, durante los cuales la marca se compromete a costear el mantenimiento del coche. El usuario prácticamente se tiene que ocupar tan sólo de pagar la gasolina. Esta oferta sólo es válida hasta el 31 de diciembre y cubre a todos los 33 excepto el Veloce. Esta versión más básica puede optar a esto opcionalmente a un precio de 89.123 pesetas, lo que lo hace especialmente atractivo con respecto a sus rivales, ya que a pesar de pagar esta opción sigue teniendo un precio competitivo. **Manuel Madrid**

Fotos: Alfonso J. Nieto

FRENTE A SUS RIVALES

El Alfa Romeo 33 Veloce estará en el mercado hasta los primeros días de enero; su principal virtud es un precio muy competitivo en el que está incluido un completo equipamiento de serie. Con respecto a su competencia le sitúa en una magnífica posición, ya que a su ajustado precio hay que sumar unas prestaciones sensacionales.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Alfa Romeo Española, S.A. Cta. Madrid-Burgos N-1, km 18,700 San Sebastián de los Reyes 28700 Madrid. Tel: (91) 654 40 11 **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 200 puntos de asistencia en España.

Sólo hay un placer superior al de escuchar un compact disc...



...Hacerlo mientras conduces



SISTEMA DIGITAL "KP-1"

LO MAS AVANZADO DE SONY PARA SU COCHE

Sony vuelve a revolucionar el mundo del sonido. El máximo innovador de la tecnología digital y líder mundial en Compact-Disc, eleva a una nueva dimensión la audición en el automóvil con el Sistema Digital "KP-1".

Imagínese disfrutando de la incomparable pureza del sonido digital al volante de su coche.



El Sistema Digital "KP-1" de Sony está compuesto por el Radiocassette XR-7070 con una potencia de 20 W.x 4, Dolby B, 24 pre-

sintonías... y por el Compact-Disc CDX-A15 con cargador para 10 discos, doble convertidor digital-analógico de 16 Bits y cuádruple frecuencia de muestreo.

Desde el Radiocassette controlará todas las funciones del Compact-Disc que, para mayor comodidad y seguridad, va instalado en el maletero de su coche, colocado en posición horizontal o vertical y ocupando el mínimo espacio.

Ponga en marcha la auténtica Alta Fidelidad disfrutando de su música preferida en Compact-Disc, durante más de 12 horas ininterrumpidas.



Si quiere conocer más a fondo todo lo que la alta tecnología Car Hi-fi Sony es capaz de hacer, solicite nuestro catálogo a su instalador especializado. Equípese con el Sistema Digital "KP-1" por tan sólo 92.000 ptas.+ IVA. (precio orientativo)

De venta en los mejores especialistas del sector.



Car Hi-Fi Sony

TODA LA TECNICA DE LA ESTRELLA

MERCEDES SERIE S

A punto de hacer su aparición el próximo mes de marzo en Ginebra, los Serie S han recogido la ultimísima tecnología del automóvil. El «super-Mercedes» doce cilindros dispondrá de más de cuatrocientos caballos.



COMO UN AVION

La electrónica adopta un sistema de «bus» informático que traslada todos los datos del coche de un órgano a otro.



MAXIMO PODER

El nuevo doce cilindros que equipará al Mercedes más potente resulta de unir en V dos seis cilindros y rinde 407 caballos.

AISLADO

Los ocupantes del W 140 viajarán en un refugio rodante. Los cristales son dobles, aislantes y no se empañan. Un filtro en la circulación evita que penetren polvo, gases, pólenes o bacterias de cierto tamaño.



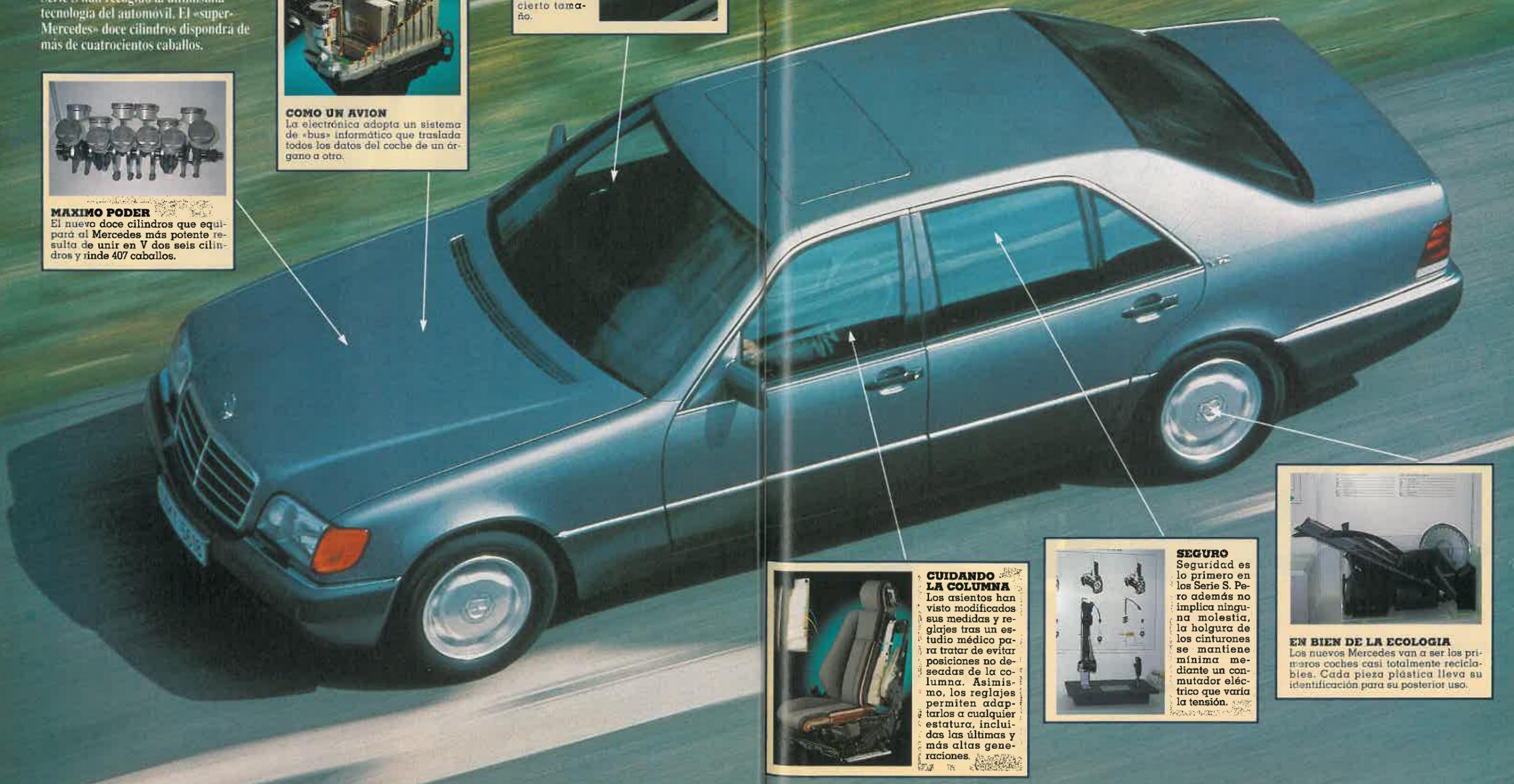
La gama alta de Mercedes dispondrá de cuatro motorizaciones: un seis cilindros, dos ocho cilindros y, finalmente, la máxima expresión del poderío automovilístico alemán con un impresionante doce cilindros. Para alimentar a estas maravillas mecánicas, Mercedes ha abandonado la inyección KE para sustituirla por una LH del mismo fabricante, Bosch. El motivo es que en esta última es posible cortar la inyección de cada cilindro uno a uno, cosa que ocurre automáticamente cada vez que

falle uno de ellos sin que el motor se vea perjudicado en lo más mínimo y también preserva a los catalizadores.

Todo el acristalamiento del coche es doble (el parabrisas es el mayor del mundo montado en un coche de serie) aislando a los ocupantes de ruido y temperatura exterior. Además esto evita que se forme vapor en las superficies interiores. Las dimensiones han crecido en general debido al incremento de la talla media registrada en los últimos años, no importa que se mida 1.50 o 2 metros, el habitáculo resul-

ta, en ambos casos, igual de confortable. En cuanto a la electrónica de los Serie S revoluciona lo conocido hasta ahora al incluir un sistema de «bus» informático que interrelaciona todos los órganos de mando del coche. Este programa aumenta la eficacia de cada dispositivo electrónico y permite múltiples funciones adicionales, imposibles en un sistema convencional. La central capta cualquier desajuste y, o bien lo solventa o lo memoriza para su posterior ajuste en el taller.

Juan Luis Soto



CUIDANDO LA COLUMNA

Los asientos han visto modificados sus medidas y reglajes tras un estudio médico para tratar de evitar posiciones no deseadas de la columna. Asimismo, los reglajes permiten adaptarlos a cualquier estatura, incluidas las últimas y más altas generaciones.



SEGURO

Seguridad es lo primero en los Serie S. Pero además no implica ninguna molestia, la holgura de los cinturones se mantiene mínima mediante un conmutador eléctrico que varía la tensión.



EN BIEN DE LA ECOLOGIA

Los nuevos Mercedes van a ser los primeros coches casi totalmente reciclables. Cada pieza plástica lleva su identificación para su posterior uso.

Barcelona '92 ya tiene motor

lo cual nos honra y agradecemos
por ser nosotros los elegidos



Enrique y José M. Masó

MOTORMASO S.A.
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
PARA ESPAÑA

Autovia Castelldefels, Km 9
Cruce Ctra. Viladecans
Apartado 53
08830 Sant Boi - Barcelona
Tel. (93) 661 41 00
Fax: (93) 661 30 10



Proveedor Oficial
MOTORMASO S.A.

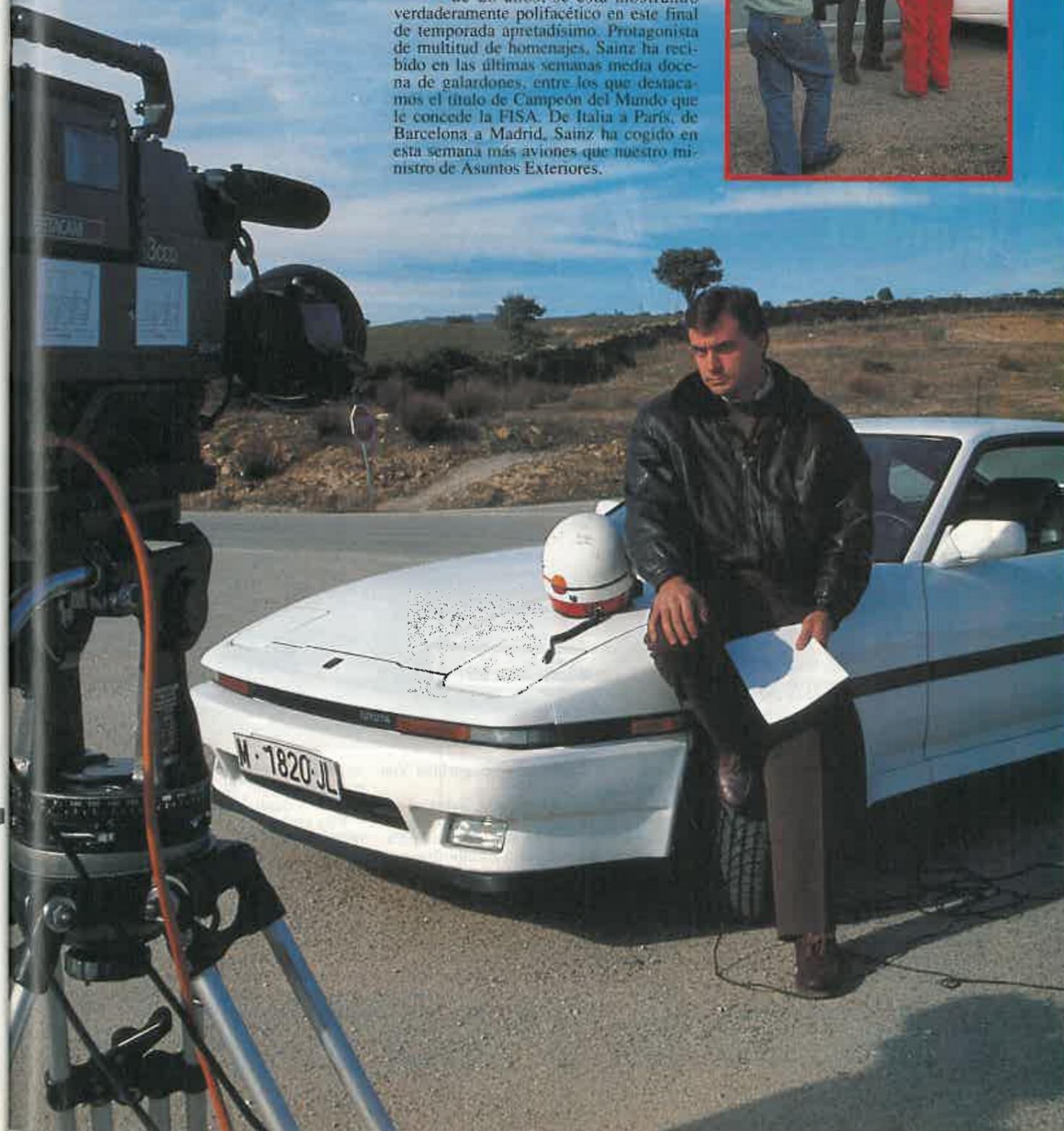
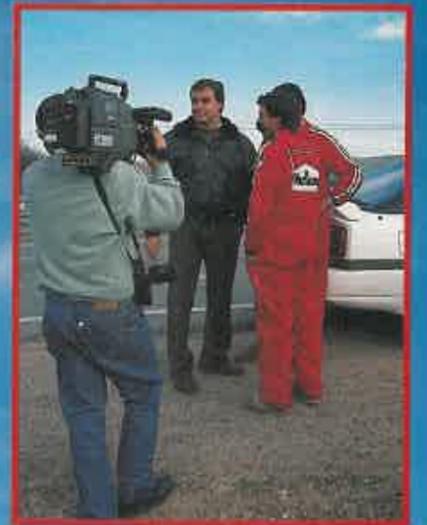


OCIO

GRABO UN VIDEO PARA LA DGT

SAINZ, ACTOR

El título de Campeón del Mundo de Rallyes es sólo una faceta de Carlos Sainz. El piloto madrileño, de 28 años, se está mostrando verdaderamente polifacético en este final de temporada apretadísimo. Protagonista de multitud de homenajes, Sainz ha recibido en las últimas semanas media docena de galardones, entre los que destacamos el título de Campeón del Mundo que le concede la FISA. De Italia a París, de Barcelona a Madrid, Sainz ha cogido en esta semana más aviones que nuestro ministro de Asuntos Exteriores.



Dirección Genl. de Tráfico
Ministerio del Interior

CARLOS SAINZ
UN CAMPEON PRUDENTE

LOS CONSEJOS DEL NUMERO 1
LAS MEJORES IMAGENES DEL MUNDIAL '90

Motor 16 Cambio

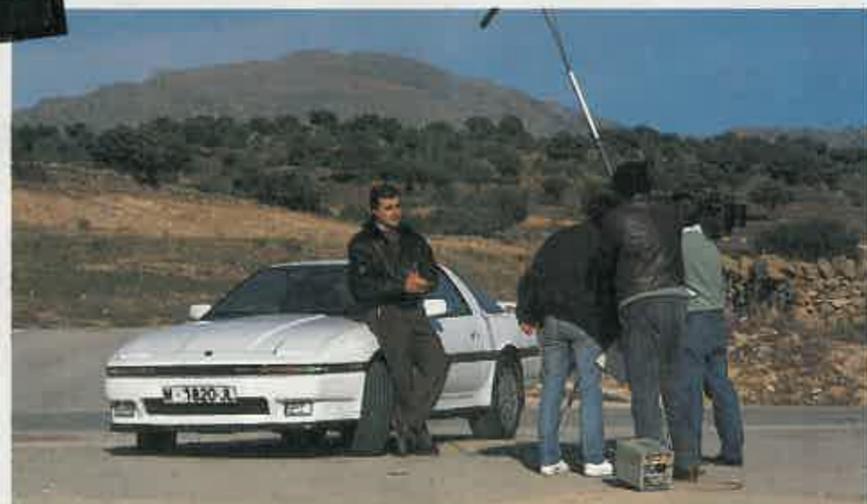
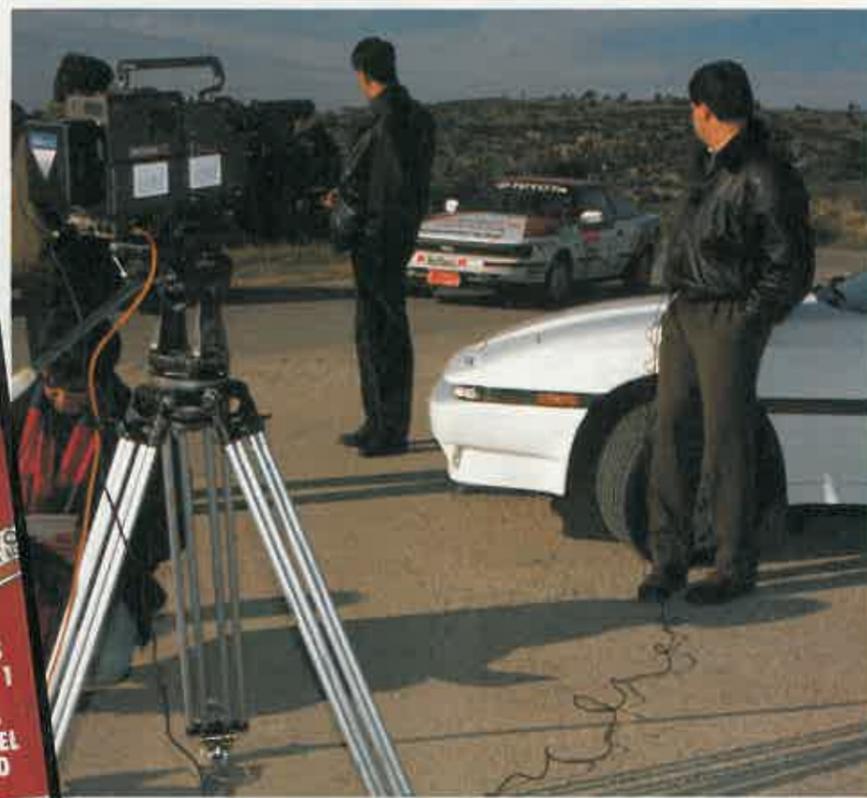
30 MINUTOS CON CARLOS SAINZ

Por primera vez en nuestro país, una publicación ofrece a sus lectores un video de larga duración. Treinta minutos con las más espectaculares imágenes de los once rallies del Campeonato del Mundo en los que ha participado este año nuestro flamante Campeón, Carlos Sainz. Un video VHS realizado por Estudio Imagen para la Dirección General de Tráfico y Motor 16

Y entre recepción y recepción, Carlos ha tenido tiempo para echarnos una mano a la Dirección General de Tráfico y a MOTOR 16.

Por primera vez en la historia del periodismo automovilístico, una publicación, la nuestra, ofrece al público una cinta de video. Nada menos que 30 minutos (la de más duración que se ha ofrecido en la Prensa de España) con las más espectaculares imágenes del Mundial de Rallyes del 90, con el Toyota conducido por Sainz como protagonista principal.

Pero, este video es algo más, mucho más. Porque Sainz ha aceptado la proposición de la Dirección General de Tráfico para ofrecer a los espectadores una serie de consejos sobre la conducción, encua-



drados en la Campaña de Seguridad Vial de este organismo.

Durante toda una mañana, Sainz se sometió a la disciplina de los directores, guionistas, maquilladores y demás parafernalia de la productora Estudio Imagen, para grabar estos mensajes, directos, incisivos, breves y enormemente eficaces por proceder de quien vienen. Como anécdota, Sainz fue reconocido por numerosos automovilistas, que llegaron casi a formar un atasco de tráfico en la zona de San Agustín de Guadalix. Durante el rodaje, pasaron por allí sus queridos compañeros en el equipo Ford, Alejandro y Manolo, con quienes tantos momentos de asistencias y entrenamientos compartió el campeón en años pasados. Con ellos departió

durante algunos minutos, entre toma y toma, siempre en un entretenido tono distendido y cordial.

Esta cinta no sólo se ofrecerá conjuntamente con la revista MOTOR 16, sino también con su hermana mayor Cambio 16. Más de tres camiones llenos de cintas han sido necesarios para llevar hasta todos los kioscos esta oferta. Trescientas mil cintas que, una junto a otra, suman cerca de 75 kilómetros y pesan 70 toneladas. Joaquín Moya, como productor y Félix Lázaro, como Productor Ejecutivo, saben mucho de estos números. Y para completar la ficha digamos que el Editor ha sido Ricardo Elipe, el realizador Domingo Solano, con Jorge Amengual como ayudante.



SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES. ABRIMOS SABADOS TARDE

- Alfa 33 1.5 T.I., año 86.
- Alfa 75 1.8 A.A., 26.000 km.
- Alfa 75 T.D. A.A., 42.000 km.
- Audi 90 Quattro A.A., 22.000 km.
- Audi 200 Quattro, 52.000 km.
- BMW Z-1, tres meses uso.
- BMW 325i, 46.000 km.
- BMW 735i full, 23.000 km.
- BMW 730i, año 87.
- BMW M-3, 42.000 km.
- Citroën AX 1.4 TRD, 25.000 km.
- C-15 Diesel Club, 22.000 km.
- CX GTI 2.5, año 84.
- Ford Sierra Cosworth, 13.000 km.
- Ford Sierra 2.0iS, 43.000 km.
- Ford Scorpio 2.8-1 4x4, 50.000 km.
- Fiat Uno 45, 18 meses uso.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Lancia Thema V6, año 86.
- Lancia Delta 1.6-1, 40.000 km.
- Málaga Inyección, cinco meses uso.
- Mercedes 300-E full, año 88.
- Mercedes 190-E, 58.000 km.
- Mercedes 300-CE, full equipo.
- Mercedes 190-D 2.5, 81.000 km.
- Opel Kadett 1.6 A.A., año 87.
- Opel Corsa 1.3 GL, 22.000 km.
- Peugeot 405 SRI, año 88.
- Peugeot 505 familiar, nueve plazas.
- Porsche 944, 43.000 km.
- Porsche 924-S, 79.000 km.
- Renault R-21 TXE A.A., 48.000 km.
- Renault R-21 Turbo diesel, año 88.
- Renault R-11, Turbo.
- Renault R-11 TXE A.A., año 88.
- Renault R-18 Diesel familiar, año 84.
- Renault R-5 Oasis, 6.000 km.
- Volkswagen Santana 2.0i, año 88.
- Volvo 264 GLE, full equipo.

FINANCIACION SIN ENTRADA. HASTA 60 MESES
NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN
ANDRES MELLADO, 76 - Tels.: 549 57 88 y 549 64 71

KARTS competición e infantiles, recambios y accesorios. Teléfono y fax: (07) 3140/5919.

CARAVANA 4 plazas. 160.000 ptas. Revisada. Teléfono: (93) 849 40 97.

CHEVROLET Blazer V8 6.2 Diesel, 130 cv, aire, extras, particular,

poquísimos kilómetros. 4.500.000 ptas. Teléfono: (91) 639 27 46. Comidas y noches.

PARTICULAR vende Porsche 911 Turbo, año 82, full equip, perfecto estado. Miguel Angel. Teléfono: (93) 422 43 18. Comidas.

VENDO Land Cruiser

«L.J. 70 turbo», A.A., full equip, está como nuevo. Teléfono: (96) 535 63 98 y (96) 535 67 50. Oficina. Paco hijo.

VENDO Fórmula Fiat Uno. Perfecto. Teléfono: (93) 692 18 24.

VENDO Triumph TRG clásico. Teléfono: (977) 64 34 18. Noches.

¡OCASION! Mercedes 300 E y 190 E, todos los extras, perfecto estado. Teléfono: (968) 61 21 26 Oficina y (968) 64 11 59 Particular.

¡BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción, apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Teléfono: (968) 61 21 26 Oficina, fax: (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

SEMINUEVO Ronda System Porsche, llantas aleación, 60.000 km, siempre en garaje. 550.000 ptas. negociables. Teléfono: (988) 64 72 45.

VENDO Lancia Dedra 2.0 i.e., año 1990, impecable, gris plata, extras. 2.700.000 ptas. Teléfono: 673 03 44.

AUTOMOVILES CHICA

ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS



- Mercedes 300 SL 24v. (Varios colores).
- Mercedes 280 SL descapotable.
- Mercedes 300 SE completo extras.
- Mercedes 300 E completo extras.
- Mercedes 190 E 2.6 completo extras.
- Jaguar XJG 4.0 Sovereign.
- Furgoneta Chevrolet, 9 plazas (Microbús) completo, extras.

CLASICOS

- Mercedes 300 Adenaver.
- Mercedes 220 SE Coupé Cabriolet.
- Mercedes 280 SE Coupé.
- Mercedes 220 SE Coupé.
- Mercedes 300 SEL 6.3 1969.
- Rolls Royce Silver Shadow.

LE IMPORTAMOS SU COCHE NUEVO O USADO

Alberto Alcocer, 11 - MADRID
Tel.: 259 65 08
Fax: 259 69 96

Motor Retiro



Somos especialistas VW, AUDI
Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos

EXPOSICIONES: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32.
C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20.
TALLERES: C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.

IMPORTAPAN

VENDE TOYOTA SUPRA TURBO TARGA, 235 CV, 3.000l. NUEVO A MATRICULAR. P.V.P. 5.800.000. TEL.: (974) 42 80 11.

PARTICULAR VENDE PEUGEOT 205 GTX, M-HB, EN PERFECTO ESTADO. 600.000 PTAS. (91) 407 27 00, EXT. 726. HORAS OFICINA.



YAMOVIL

COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE

¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

Tels.: 269 72 74 - 269 70 15 - 269 71 01

YAMOVIL:

CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68 METRO OPORTO - MADRID 28019

Los Nuevos Kadett vienen dando.



4 versiones para una seducción deportiva:

- 3 ó 4 puertas.
- Motor 1.8i con 112 CV. (También disponible en 1.6).
- Spoilers delantero y trasero.
- Elevalunas delanteros eléctricos.
- Equipo musical Hi-Fi.
- Cierre centralizado.
- Retrovisores electrotérmicos.
- Asientos delanteros deportivos.
- Tubo de escape deportivo.

KADETT FRISCO 1.6 3 p.
P.V.P. 1.836.000 Ptas.*

* Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IV y gastos de pre-entrega incluidos. No incluido descuento. Promoción válida para todos los turismos Kadett en stock comprados y matriculados durante este mes. Ventas a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.

Y ADEMAS
PARA TODOS LOS TURISMOS
KADETT
100.000 PTAS.*
MENOS
SIN CONDICIONES



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL

AUTOMOVILES HISPANO ALEMAN, S. A.

Pº de la Castellana, 244 (zona Plaza de Castilla)
Tels. 733 94 45 / 62

AUTOTODO, S. L.

Narváez, 80-82-84 (Zona Retiro / Bº Salamanca)
Tels. 574 78 04 / 573 48 49

DASAUTO

Avda. Ciudad de Barcelona, 208
Tel. 552 53 00
Camino de los Vinateros, 2. Tel. 439 31 91 (zona Moratalaz)
Ctra. de Villaverde a Valdecasas, 307
Tel. 777 50 00

MOTORAMA, S. A.

Avda. Pío XII, 1 (Plaza del Perú)
Tel. 458 03 54

MOTOR GAS

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 519 76 11
Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77 (junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12 (Bº de Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

MOTOR LEYVA, S. A.

Antonio de Leyva, 68. (Zona Carabanchel)
Tel. 469 79 13
Gral. Ricardos, 150. Tel. 472 71 12

MOVILAUTO

Bravo Murillo, 36-63 (zona Ríos Rosas)
Tel. 446 62 50
Bretón de los Herreros, 44. Tel. 442 66 78

Q-AUTO, S. A.

Ctra. de Andalucía, Km. 6,000 (junto al 1º de Octubre). Tel. 217 04 45
Antonio López, 149 (junto Plaza Legazpi)
Ferrocarril, 22 (zona Embajadores)
Tel. 239 07 16

REVESA

Alberto Aguilera, 30. (zona Princesa)
Tel. 447 53 43
Avda. de Valladolid, 45.
Tels. 541 74 44 / 541 78 03.

ROAUTO, S. A.

Fernández Caro, 9 (zona Arturo Soria, 65)
Alcalá, 232. Tels. 407 04 13 / 245 97 80
Hnos García Noblejas, 128 (zona Cruz de los Caídos)

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S. A.

Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 32,500
Tels. 889 45 12 / 48
Madre de Dios, 4. Tel. 880 09 93 (enfrente del Parque Municipal)

EN ALCOBENDAS

GERAR MOTOR, S. A.

Pintor Velázquez, 3 (paralela al Pº de La Chopera)
Tels. 653 36 55 / 653 34 43
Exposición: Avda. de la Sierra, 27
SAN SEBASTIAN DE LOS REYES

EN ALCORCON

TALLERES PRIZAN, S. A.

Ctra. de Extremadura, Km. 13,400
Tels. 619 04 11 / 612 14 98

EN ARANJUEZ

CENTRO SUR DE AUTOMOVILES, S. A.

Ctra. de Andalucía, Km. 44,700
Tels. 891 25 75 / 892 11 26

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S. A.

Avda. de la Libertad, 68. Tels. 945 05 27

EN COSLADA

SINTA, S. A.

Marconi, 10 (Pol. Ind. Coslada-Madrid)
Tels. 669 00 04 - 22 - 76

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S. L.

Ctra. Las Rozas-El Escorial, Km. 0,100. Tel. 639 27 99
Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52. POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

SELIAUTO, S. A.

Ctra. de Plaza Elíptica a Leganés, Km. 3,700. Tel. 686 18 88
Exposición: PARQUESUR. Tel. 680 11 93

EN MOSTOLES

AUTOMERCADO MOSTOLES, S. A.

Avda. del Dos de Mayo, 62, bis
Tels. 617 04 11 / 617 03 61
EXPOSICION: Simón Hernández, 55 (Junto gasolinera). Tel. 646 68 90

EN TORREJON DE ARDOZ
TURISMOTOR, S. A.

Avda. Constitución, 136. Tel. 656 47 13
Ronda de Poniente, 4. Tel. 656 54 04

EN VILLALBA

VILLALAUTO

Ctra. de La Coruña, Km. 41,100
Tels. 850 90 13 - 63 - 94

EN GUADALAJARA

ALTUSA

Pol. Ind. EL BALCONCILLO
Parcela 52. Tel. 22 81 00
Exposición: Ramón y Cajal, 20. Tel. 22 65 95

Concesionarios Oficiales

OPEL
Mejores por experiencia

AUTO-MASER

Renault Fuego GTX, A.A., D.A., etc., 82 825.000 ptas.
 Alfa Romeo 33 1.7 QV, 87 925.000 ptas.
 Renault Super 5, Caba, muchos extras, 88 1.090.000 ptas.
 Alfa Romeo 1.5 T.I. Sprint, 88 950.000 ptas.
 MG Maestro 2.0i, A.A., Techo, etc., 87 .. 950.000 ptas.
 Range Rover, 82 1.125.000 ptas.
 Opel Kadett GT 4 P, 89 1.250.000 ptas.
 Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77



Alfa Romeo
 AUTO PEREZ del SUR
 Concesionario Oficial Alfa Romeo
Guinda de la semana
ALFA ROMEO 164 V6, M-KY
A CLIMATIZADO, ABS Y
TODOS EXTRAS
MES ABRIL'90, COLOR PLATA
3.700.000 ptas.
 Tels: 690 40 89-690 60 21

Valderribas Motor S.A.

C Valderribas, Pº de Esquerdo 106 Tel: 561 48 00 Fax 561 48 36 28007 Madrid

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS
VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

MERCEDES 350 SLC deportivo, 2 puertas, 1979, colección gris metalizado, elevallunas eléctrico, techo corredizo eléctrico, llantas aluminio. Precio interés. Teléfono: (96) 579 15 70. A partir de las 20 horas.

ALFA 75 6V, año 86, 70.000 km, muy cuidado. 1.200.000 ptas. Teléfono: (91) 651 84 41.

PORSCHE 944 Turbo, M-IX. 2.000.000 ptas. en extras. 5.500.000 ptas. Impecable. Teléfono: (91) 549 35 78.

CORVETTE 84, manual, bronce. Precio: 3.300.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

CORVETTE 84, automático, negro. Precio: 3.300.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

CORVETTE 90, automático, negro. Precio: 6.800.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

CORVETTE 90, ZR-1, manual, rojo. Precio: 13.300.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

DODGE Custom Van, año 90, azul. 4.100.000 ptas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

MERCEDES 190 E, año 87, azul, techo. 2.200.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

PATROL corto 6 cilindros, diesel Top Line, pintado, B-IF, 58.000 km, 8 amortiguadores gas autoblocante, defensas, luces esp., dirección asistida, radiocassette, alarma v. metacrilado y más extras. 2.200.000 ptas. a negociar. Año 87. Llamar 22 horas. Teléfono: (93) 351 38 41.

KADETT GSi 2.0 16v, B-7717-KN, rojo, 3 puertas, techo solar, dirección asistida, alarma, cierre centralizado, mando distancia, radiocassette Blaupunkt, 13.000 km, año 89, llamar 22 horas. Teléfono: (93) 351 38 41

Barcelona. 2.200.000 ptas. a negociar, a toda prueba.

MERCEDES 230 CE, tapicería y techo de cuero, ABS, ASD, asientos eléctricos, climatización automática, llantas de aluminio, suspensión deportiva, techo eléctrico, madera en el salpicadero, cambio automático, cortinilla trasera eléctrica, compact disc. Teléfono: (911) 43 78 13.

BMW 525i, moderno, año 88. Teléfono: (911) 43 78 13.

RENAULT 11 Turbo, año 86, muy cuidado. Teléfono: 549 57 88.

RENAULT 5 Oasis, 3.000 km. Teléfono: 549 64 71.

ESTA LLAMADA ES PARA USTED

Radio Automóvil le instala en 24 horas el teléfono en su automóvil.

Comprando este teléfono NEC le regalamos un radio cassette SONY

Móvil NEC

Dimensiones y peso:
 Transmisor: 230 x 160 x 29 mm.
 1,4 kg.
 Micrófono: 65 x 204 x 35 mm.
 270 g.
 Kit transportable con batería:
 173 x 265 x 64 mm. 1,6 kg.
 Número de canales: 1.320.

PVP: 199.800 ptas. (sin IVA).

regalo Reproductor de radiocassette SONY



... LA LLAMADA QUE ESTABA ESPERANDO

radio distribuidor oficial de automovil s.a.
 Conde de Aranda, 14 - Tel.: 431 83 15/86 y 431 54 74 - Fax: 577 58 16
 28001 MADRID
 Menéndez Valdés, 28 - Tel.: 445 41 04/50 - 447 58 01 - 28015 MADRID

PORSCHE 944, año 86, cuero, A.A., 58.000 km. Teléfono: 549 64 71.

BMW M-3, año 88, 22.000 km, full. Teléfono: 549 57 88.

AUDI 200 Quattro, 68.000 km, todos extras. Teléfono: 549 64 71.

BMW 633 CSI, año 82, cuero, aire, llantas. Teléfono: 549 57 88.

PORSCHE 924 S, M-KG, 66.000 km, llantas. Teléfono: 549 64 71.

SIERRA Cosworth, 13.000 km. Teléfono: 549 64 71.

CX GTI, año 84, 62.000 km. Teléfono: 549 57 88.

PORSCHE 911 SC, 204 cv, impecable estado, radio, llantas Fuchs, etc... 3.600.000 ptas. Admitimos cambio. Teléfono: 256 17 17.

PORSCHE 924 Targa, blanco, llantas, revisado todo, garantía. 1.400.000 ptas. Azcona, 62.

BX GTI, aire acondicionado, 40.000 km, impecable. Sólo 1.350.000 ptas. Urgente. Facilidades. Teléfono: 255 86 21/22.

BMW 52Ci, aire, techo, llantas, calefacción estacionaria, 1985. Precio interesante. Azcona, 62. 255 86 21/22.

Enviamos a provincias

RALLYE MANZANARES

Antonio López, 117 - 28026 Madrid - Tel.: (91) 475 47 93 - Fax: (91) 476 90 77

«ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL»

Alzacristales y cierres centralizados. Juegos originales equipados con motores Bosch y accesorios. Un modelo para cada vehículo.
Alarmas vía radio. Con accionamiento a cierres y alzacristales. sirena de alta potencia y módulo ultrasonidos Electro Life - Patrol Line.



AUTOMOVILES

TEO

• ¡VISITANOS Y TE SORPRENDERÁS!
 • TENEMOS TODA LA GAMA DEL 91



POLIGONO IND. AIMAYR C3.
 SAN MARTIN DE LA VEGA - MADRID
 TEL. 691 30 47/691.34 47/691 56 86



Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.
 Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
 INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

CENTRO MEDICO RIOS ROSAS

- Certificados Médicos Psicotécnicos
 - CONDUCTORES • CAZADORES
 - ARMAS • ESCOLARES
 - CONCERTADO CON EL RACE
- Horarios de mañana y tarde. Abrimos sábados.

Ríos Rosas, 44, 1.º D - Telf. 533 90 73 - 28003 MADRID
 (junto a Nuevos Ministerios)



ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcula el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 6.500 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

Motor 16
 ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39
 Madrid-28037

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de Cambio-Rusconi (CARUSA)

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos
 - Revisados
 - Con garantía hasta 18 meses
 - Financiados hasta 36 meses
 Contactos Stres Mora Echeverría Corpas Martínez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.
 P.º de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
 Castellana Motor S. A.

¡MUCHO MÁS QUE UN VEHICULO!

CADA SEMANA 512 000 PERSONAS LEEN MOTOR 16, SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS. MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
 Domicilio
 Teléfono

Firma



LANCIA Y-10

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
FIRE	46 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
FIRE LXi.e.	57 CV	5,7 l/100 Km.	156 Km/h.
GTL.e.	78 CV	5,7 l/100 Km.	175 Km/h.

CONSUMO FCC A 90 KM/H.

Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

Talleres y Recambios:
Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 70 13*
28002 Madrid

Exposición y Ventas:
López de Hoyos, 82
Teléfonos: 411 67 44-411 68 44

Avda. de los Toreros, 14
Teléfono: 245 72 02
28026 Madrid

Gusta a la Gente que Gusta

F. Tomé. Citroën BX 19 GT, año 86. Garantía 12 meses. 850.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.
F. Tomé. Rover 2.6 Vanden Plas, año 86. Garantía 12 meses. 1.100.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.

CORVETTE Coupe, automático, año 84, negro, full equip; 3 meses. 3.300.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.

CORVETTE ZR-1, manual, año 90, rojo, full equip, 3 meses. 13.300.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.

PONTIAC Trans-Am, año 88, plata, full equip, 3 meses. 2.300.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.

DODGE Custom-Van, año 90, azul, full equip, 3 meses. 4.100.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.

MERCEDES 190 E, año 87, azul, techo, 3 meses. 2.200.000 ptas.

SEAT Lezauto

FINANCIACION HASTA 60 MESES
MAXIMA VALORACION DE SU V. O.
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA
RECAMBIOS ORIGINALES

Julian Camarillo. 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.

TAMBIEN ABIERTOS
SABADOS MAÑANA

— GRAN OCASION VEHICULOS PROCEDENTES DE STOCK DE NUESTRO DEPARTAMENTO COMERCIAL.
— EN CONDICIONES INMEJORABLES Y AL MEJOR PRECIO.

- VW JETTA CL
- SEAT IBIZA 5 P.
- SEAT IBIZA 3 P.
- VW POLO COUPE

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

F. Tomé. Rover 216i Vitesse, impecable, año 87. Garantía 12 meses. 1.075.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.
F. Tomé. Seat Marbella Special, abril 90, sólo 575.000 ptas. Garantía vehículo nuevo. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.

F. Tomé. Renault Super 5 GTL, año 87. Garantía 12 meses. 695.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.
F. Tomé. BMW 732i, oportunidad, por sólo 690.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.
F. Tomé. Seat Málaga CLX, noviembre 89. Garantía 18 meses. 945.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00.

F. Tomé. Renault Super 5 GTL, año 87. Garantía 12 meses. 695.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.
F. Tomé. Volkswagen Santana 1.8, impecable, año 87. Garantía 12 meses. 990.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.

F. Tomé. Opel Corsa 1.3 GT, año 86. 525.000 ptas. Teléfono: 747 82 00. Sr. Moreno.
F. Tomé. Renault 25, año 86. Garantía 12 meses. 1.390.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.

J&R. Teléfono: 355 66 60.
VENDO BMW 535i, modelo 1987, cptdo. extras, precio a convenir. Teléfono: 369 32 77/24 67.
KARTS competición e infantiles, recambios y accesorios. Teléfono y fax: (07) 3140/59119.



José Noriega, 9. 28017 MADRID Tel: (91) 403 77 92
Corcega 654 08026 BARCELONA Tel: (93) 256 43 90

ALARMAS PARA AUTOMOVILES

Homologados por: ALFA ROMEO, AUDI-VOLKSWAGEN, FIAT, FORD, LANCIA, OPEL Y RENAULT.

JEEP CHEROKEE 4 x 4

Aire acondicionado, Cuero, Elevalunas eléctrico, Asientos eléctricos, pintura metalizada. Turbo Diesel. Desde 4.300.000 Ptas. Gasolina, 4.0 L. Desde 4.530.000 Ptas.



IMPORTADORES

DITECNICA

HUERTAS DE ABAJO, S/N
PARACUELLOS (MADRID) - TEL.: (91) 658 11 97 - FAX: (91) 658 13 60

GARANTIA SERVICIO POST-VENTA

JEEP WRANGLER 4 x 4

Motor 2.500 c.c.
— Inyección
— Servodirección
— Descapotable
Techo lona
Techo duro
— Cabrestante
Desde 1.960.000 Ptas.



AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 300 vehiculos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS. 63

TEL.: 248 62 60, 248 58 60
Y 241 90 31. MADRID

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Marbella	90	12.000	580.000	Peugeot 309 GR	88	20.000	980.000
Seat Ibiza 1.2 Junior	87	37.000	575.000	Peugeot 405 GL	89	18.000	1.380.000
Seat Ibiza 1.5 SXI	90	15.000	1.245.000	Rover 216 EPI, A.A.	87	40.000	1.250.000
Seat Ibiza 1.5 GLX, A.A.	90	23.000	975.000	Citroën AX TRD	88	27.000	890.000
Fiat Uno 45	88	31.000	870.000	Citroën AX GT	88	22.000	845.000
Lancia Thema Turbo, I.E., ABS	87	45.000	1.975.000	Citroën AX GT	89	10.000	960.000
Lancia Delta 1.6 I.E., A.A.	88	7.000	1.550.000	Citroën AX Challenger	90	11.000	835.000
Renault Supercinco GT Turbo	88	25.000	975.000	Citroën AX 11 TRE	88	18.000	725.000
Renault Supercinco GT	86	40.000	840.000	Citroën BX Diesel	89	15.000	1.450.000
Renault Supercinco GTL, 5p.	87	32.000	890.000	Citroën BX 16 TRS Athena, A.A.	89	30.000	1.380.000
Renault 11 Broadway	86	14.000	890.000	Ford Fiesta 1.1	89	21.000	890.000
Renault 18 GTS, A.A.	85	50.000	580.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia, 5 p.	89	10.000	1.050.000
Renault 19 TXE, A.A.	89	21.000	1.475.000	Ford Fiesta XR2	86	40.000	790.000
Renault 19 GTS, A.A.	7/90	11.000	1.385.000	Ford Fiesta 1.1 CLX	90	12.000	880.000
Renault 21 TXE, A.A.	88	36.000	1.550.000	Ford Escort RS T., ABL, Recaro	87	37.000	1.350.000
Renault 21 GTS, 5 puertas, A.A.	90	15.000	1.650.000	Ford Escort 1.3	90	5.000	965.000
Renault 21 GTS Nevada, A.A.	87	32.000	1.350.000	Ford Escort 1.6 Ghia RS	88	23.000	1.150.000
Opel Corsa 1.2 TR	87	50.000	590.000	Ford Escort Van Diesel 1.8	90	27.000	990.000
Opel Corsa 1.3 GT	87	40.000	760.000	Ford Orion 1.6 Ghia i, equipo RS	87	28.000	1.385.000
Opel Corsa GSI	90	11.000	1.175.000	Ford Orion 1.6 Ghia	87	38.000	1.100.000
Opel Kadett 1.3 S	87	32.000	875.000	Ford Orion 1.8 Diesel Ghia	88	45.000	1.150.000
Opel Kadett Top 1.6 S	88	17.000	1.150.000	Ford Sierra 2.0 CL	88	36.000	1.250.000
Opel Kadett GSI, 1.6 v.	9/90	4.000	2.070.000	Alfa Romeo Sprint 1.5	85	47.000	890.000
Opel Kadett GSI 2.0, A.A.	87	31.000	1.475.000	Alfa Romeo 33 1.7, Q.V., A.A.	89	20.000	1.345.000
Opel Ascona 1.8 I	85	50.000	790.000	Volvo 344, A.A.	87	50.000	1.475.000
Opel Omega 2.0 CD, F.E.	87	47.000	1.950.000	Montego EPI, A.A.	86	53.000	970.000

PARTICULAR vende Renault 19 TXI, aire acondicionado, dirección asistida, ordenador a bordo, sin estrenar, matriculado el 16-11-90. Contado 1.800.000 ptas. Llamar al teléfono: 785 50 87. Cierre electromagnético.

ALFA 75 6 v, año 86, 70.000 km, muy cuidado. 1.200.000 ptas. Teléfono: (916) 51 84 41. **VENDO** Land Cruiser «L. J. 70 Turbo», A.A., full equip, está como nuevo. Teléfonos: (96) 535 63 98 y (96) 535 67 50 oficina. Paco hijo.

CORVETTE UNIDADES LIMITADAS

- Aire climatizado.
- Compact Disk.
- 6 Velocidades.
- Potencia desde 250 hasta 400 cv/Airbag.
- Convertible, 2 techos.



DITECNICA

C/ HUERTAS DE ABAJO, S/N. PARACUELLOS (MADRID)
TEL: (91) 656 11 97. FAX: (91) 656 13 80

Se venden:

BMW 524 td, año 90
12.000 km, blanco, muchos extras
3.900.000 ptas.

BMW M3, año 7/89
15.000 km, todos extras, como nuevo
4.700.000 ptas.

BMW 524 td, año 90
11.000 km, climatizado, cuero y más extras.
4.300.000 ptas.

Mercedes 190E 2.6, año 87
55.000 km, muy buen estado.
2.950.000 ptas.

Tel.: (91) 201 84 43
Fax: (91) 738 90 23

AUTOMOVILES
RUNAR — NACIONALES E IMPORTACION
— GARANTIZADOS
— FINANCIACION HASTA 72 MESES

MERCEDES 190 E 2.3, 87, 2.775.000 ptas.
BMW 525, A.A., 88, 3.775.000 ptas.
BMW 325i, 87, 2.800.000 ptas.
OPEL KADETT GSI, 85, 990.000 ptas.

OPEL KADETT, 4p, 1.4, 86, 825.000 ptas.
OPEL CORSA GT, 1.3, 85, 890.000 ptas.
RENAULT 11 GTL, 86, 725.000 ptas.
IBIZA II, 5p., 1.3, 89, 775.000 ptas.

CONSULTE SOBRE OTROS MODELOS

Exposición y venta:
P.ª Santa M.ª de la Cabeza, 53 28045 MADRID Fax: 469 00 52
Tel.: 468 55 80

VENDO Formula Fiat Uno, perfecto. Teléfono: (93) 692 18 24.

LANCIA Delta HF4 WD Turbo, impecable, particular, M-HV, blanco, aire, techo, llantas, alarma, radio cassette Pioneer, 29.000 km. 2.000.000 ptas. Teléfono: 429 55 00. Mañanas.

PEUGEOT 505 GTD Turbo, V-BH, aire acondicionado, servo-dirección. 850.000 ptas. Teléfono: (96) 287 40 19. Horas de oficina.

CARAVANA 4 plazas. 160.000 ptas. Revisada. Teléfono: (93) 849 40 97.

FORD Probe GT Turbo (año 90), Ford Mustang GT 5.0 (año 90). Martí. Teléfono: (971) 72 36 31/60 24 12.

MERCEDES 2.3 16 v. 3.900.000 ptas. Impecable, full equip, 53.000 km reales. A matricular. Teléfono: (968) 55 02 72. Cartagena.

CHEVROLET Blazer V8 6.2 Diesel, 130 cv, aire, extras, particular, poquísimos km. 4.500.000 ptas. Teléfono: (91) 639 27 46. Comidas y noches.

PIEZAS seminuevas para Porsche. Chapa mecan., portón, kits para transformación. Teléfono: (93) 664 15 92/665 67 34.

VW Golf GTI 16 v, extras, rojo. 1.350.000 ptas. Azcona, 62.

PORSCHE 924 Targa, techo desmontable, único, tapicería especial. Perfecto estado. 1.300.000 ptas. Azcona, 62.

BX GTI, aire, todos extras. Perfecto estado. Garantía. 48.000 km, plata. 1.350.000 ptas. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22.

SCORPIO nuevo a estrenar, sólo matriculado, 2.9i Ghia. Preparado gasolina sin plomo. Todos extras. Precio: 3.900.000 ptas. Azcona, 62.

Valderribas Motor, S.A.

¡GANE SEGURIDAD!
Vea en su nuevo retrovisor la distancia exacta a cualquier obstáculo tras su coche, cuando maniobra marcha atrás.

DETECTOR DE OBSTACULOS



Automoviles, muros, objetos, niños, situaciones difíciles de oscuridad, niebla, lluvia, etc.
Fáciles de adaptar a todos los modelos
SEAT-AUDI-VW
Distribuidor exclusivo para estas marcas.

SEAT Valderribas Motor, S.A.
C/ Valderribas, 75. Tel.: 551-4800/05-552 10 47.

ACERTAR SE LLAMA YUGO CARS LO MISMO POR MUCHISIMO MENOS



Hasta 100.000 ptas. menos.
Este mes YUGO le da hasta 100.000 ptas, si nos trae usted su coche usado.



YUGO FLORIDA	(1.372 c.c. - 70 CV)	1.294.500
YUGO 45	(903 c.c. - 45 CV)	799.900
YUGO 55	(1.116 c.c. - 55 CV)	876.500
YUGO 65	(1.299 c.c. - 65 CV)	987.900

Precios con transporte a IVA incluido. No incluye descuento.

ASISTENCIA YUGO 24 HORAS, 365 DIAS

ALAVA: C/ REYES CATOLICOS, 30. VITORIA * ALBACETE: CAPITAN CORTES, 57 * ALICANTE: AVDA. CONDE SOTO AMENO, 14. ALICANTE * CTRA. DE LOS DOLORES, KM. 1. ELICHE * ALMERIA: CTRA. DE GRANADA, 27. TRAMO, 42. ALMERIA * CTRA. FARO SABINAL, 8. ROQUETAS DE MAR * ASTURIAS: CORONEL BOBES, 31. OVIEDO * CALANCO DE OJEDA, 3. GIJON * CANGA ARGUELLES, 22-24. GIJON * AVDA. EL CAMPON, 27. SALINAS * AVILA: AVDA. 18 DE JULIO, 30 * BADAJOZ: HERRAN CORTES, 183. VILLANUEVA DE LA OBERNA * BALEARES: GRENEM TINTOREROS, 36. PALMA DE MALLORCA * BOIMA: CALLE G. 570. MAJON (MURCIA) * BARCELONA: ROSELLON, 431. BARCELONA * PLAZA GARRIGO, 25. (ESCOCIA-VELLA) BARCELONA * CTRA. DE VIC, 146. MANRESA * AVDA. PUIG Y CADAFALCH, 294-296. MATARO * MANUEL DE FALLA, 1. 3 Y 5. VILADEGANS * PIZARRO, 30. SABADELL * DR. ULLES, 79-85. TARRAGONA * AVDA. CURELLAS, 40. VILANOVA * LA GELTRU * LLOBREGAT: 70. HOSPITAL DEL LLOBREGAT * RAMON LLULL, 11. VIC * BURGOS: JESUS MARIA ORDONÓ, 11. BAJO (EBO: VIGON) * CACERES: GARCIA PLATA OSMIA, 8 Y 15. CACERES * AVDA. DE SAN ISIDRO, 8. NAVARRA: LA MATA * CADIZ: JUAN DE RAMON JUENNEZ, 1. CADIZ * AVDA. SAN JUAN BOSCO, 1. JEREZ DE LA FRONTERA * CASTELLON: SAN ROQUE, 185 * CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 48 * CORDOBA: AVDA. DEL EJERCITO, 8 * GERONA: PEDRET, 99 * GRANADA: CTRA. DE MOTRIL, KM. 16 * GUADALAJARA: FRANCISCO ARITIO, 96 * LEON: PARRICO PABLO DIEZ, 102. LEON * AVDA. DEL CASTILLO, 184. PONFERRADA * LERIDA: PRINCIPE DE VIANA, 32 * MADRID: DR. ESCUDERO, 118. MADRID * MOTA DEL CUERMO * MADRID * MARTINEZ DE LA RIVA, 78. VALLECAS * MONTE POTRERO, 15 IPO. LA PAVEDA. ARGANDA DEL REY * CTRA. DE LOECHES, KM. 7.5. TORREJON DE ARDOZ * SAN JULIAN, 3. ALCALA DE HEMERES * BILBAO: CTRA. DE CADIZ, 71 * MELILLA: GENERAL ASTILOSOS, 3 Y 4 * MURCIA: SAN ESTEBAN, 8. MURCIA * CTRA. DE GRANADA PUERTO LUMBERAS * ORENSE: AVDA. DE SANTIAGO, 34 * PALMAS DE G. C.: PIO XII, 64. LAS PALMAS * PALENCIA: LEWANTE, 31 * PONTEVEDRA: AVDA. DE LUGO, 106 * RIVIA: PIO XII, 18. LOGRONO * SALAMANCA: JUAN PICOPIÑEL, 20 * SANTANDER: CASTILLA, 76 * BEVILLA: AVDA. DE ANDALUCIA, 14 * TARRAGONA: SAN MAUREL, 27. TARRAGONA * AVDA. FRANSIS CATALANS, 71-73. REUS * PLAZA BERENGUER, 4. AMPOSTA * TENERIFE: SAN CLEMENTE, 37-39. SANTA CRUZ DE TENERIFE * TOLEDO: AVDA. DE MADRID, 25 * VALENCIA: SAN JULIAN DE LA PEÑA, 2 * VALLADOLID: ESTEBAN GARCIA CHICO, 4-6 * VIZCAYA: RIBERA DE ERANDIO, 5. ERANDIO * ZAMORA: AVDA. RONDA DE LA FERIA, 7 * ZARAGOZA: FRANCO Y LOPEZ, 34-36.

¡OCASION! Mercedes 300 E y 190 E, todos los extras. Perfecto estado. Teléfonos: (968) 61 21 26 oficina y (968) 64 11 59 particular. **VENDO** Triumph TRG, clásico. Teléfono: (977) 64 34 18. Noches. **KIT** amortiguadores y

muelles Golf 16 v. También GTI más duros y bajos. 65.000 ptas. Teléfono: (93) 674 77 48. José. **FORD** Sierra 2.0i coupé, aire, servodirección, techo, elevelunas eléctricos, cierre centralizado, super cuidado. Rojo. 1.300.000

ptas. total. Teléfono: 255 86 22. Azcona, 62. **PORSCHE** 911 SC, 204 cv, impecable estado, radiocassette, llantas Fuchs magnesio, lavafaros, alarma, merece la pena verlo. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22. **VOLKSWAGEN** Golf

GTI, nuevos, liquidación excedentes flota. Azcona, 62. Precios especiales. **LANCIA** Delta Integrale, rojo, 30.000 km, 1988. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22. **BMW** 528i, aire, techo, llantas, calefacción estacionaria,

etc..., 1985, precio interesante. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22. **MB** 190 E 16 v Sec, full equip, B-LM. Precio: 3.575.000 ptas. Porsche 944 Turbo, cuero, full equip, PM-AT. 4.400.000 ptas. MB 190 E, aire, kit BBS, B-JM. 1.875.000 ptas.

SONY



XR-7070 Radiocassette con control de Compact Disc y alta potencia 20w x 4.
TUNER: Sintonizador PLL/SSIF, 24 preintoniz: 18 FM 6 AM, Automemory Scan.
CASSETTE: Autoreverse, Dolby B, Metal, AMS, ATA, Respuesta de frecuencia: 30-18.000 Hz.
CD: Control del CDX-A15 y CDX-A100. Funciones: Disc Scan AMS - Shuffle 1-2 ATA Manual Search.
GENERAL: Potencia: 20w x 4. Pre-out. Loudness. Iluminación: verde-ámbar. Extraible.

CDX-A15 Reproductor de Compact Disc de 10 discos.
Funciones de control en radiocassette o mando a distancia.
Filtro digital de 16 bits cuadruple frecuencia de muestreo.
Relación señal/ruido 90 dB.
Distorsión armónica 0,005%.
Instalable en posición vertical u horizontal.

CUESTION DE LOGICA

Combinado de radio cassette SONY y reproductor de compact disc SONY, PVP: 92.000 ptas. (sin IVA) y además le regalamos 10 compact disc.

radio automovil s.a.
HI-FI - CAR - STEREO

Conde de Aranda, 14. Tel.: 431 83 15/86 y 431 54 74. Fax: 577 58 16
28001 Madrid
Menéndez Valdés, 29. Tel.: 445 41 04/50 y 447 58 01 - 28015 Madrid.

NOVEDAD



GOLF GTI 16V de 150 a 162 CV.
GOLF G-60 de 175 a 200 CV.

oettinger

**Kits motor para
VW GOLF y CORRADO
AUDI y MERCEDES**



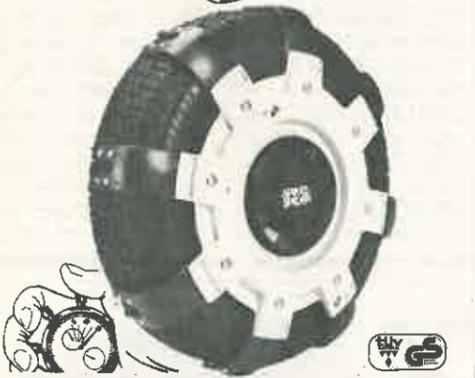
CORRADO G-60 de 175 a 190 CV.

KERNEL
TECNICAS
AUXILIARES, S.A.

Importadores en exclusiva

C/ Muntaner, 83, A-08011 BARCELONA - Teléfono: 254 44 04-Fax: 253 58 12

**Sólo 30 segundos
para vencer
el invierno con:
SPIKES-SPIDER**



- El sistema antideslizante más convincente desde que existe el neumático.
- Los SPIKES-SPIDER se montan en 30 segundos.
- Los SPIKES-SPIDER están homologados en todos los países europeos.

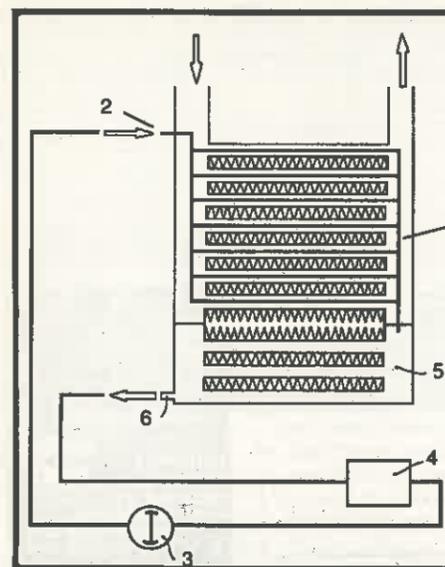
Turisport
Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona ☎ (93) 337 83 24

RENAULT 11, semi-nuevo, impecable, cuidadísimo, llantas Braid, amortiguadores Selex, todo blanco, ensanchado, si te gustan los turbos éste te convendrá.
VENDO Alfa Romeo GTV 2.500 con aire acondicionado, ventanillas eléctricas, 1 año de seguro. 975.000 ptas. Teléfono contacto: 457 86 52/658 28 63.
FORD Probe GT Turbo, año 90. Ford Mustang GT 5.0 (año 90). Martí. Telf.: (971) 72 36 31/60 24 12.
SEVILLE, 1985, negro. 2.500.000 ptas. J&R. Telf.: 355 66 60.
TALLER chapa pintura 500 metros. Nuevos Ministerios. Teléfonos: 544 67 43 y 243 32 77.
PARTICULAR vende Porsche 911 Turbo, año 82, full equip, perfecto estado. Miguel Angel. Teléfono: (93) 422 43 18. Comidas.
BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles.

Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Teléfono: (968) 61 21 26 oficina, (968) 64 11 78 fax. Seriedad absoluta.
PORSCHE 944, año 86, cuero, A.A., 58.000 km. Teléfono: 549 64 71.
BMW M-3, año 88, 22.000 km, full. Teléfono: 549 57 88.
AUDI 200 Quattro, 68.000 km, todos extras. Teléfono: 549 64 71.
BMW 633 CSI, año 82, cuero, aire, llantas. Teléfono: 549 57 88.
PORSCHE 924 S, M-KG, 66.000 km, llantas. Teléfono: 549 64 71.
RENAULT 11 Turbo, año 86, muy cuidado. Teléfono: 549 57 88.

MERCEDES 190 D 2.5, extras. Teléfono: 549 64 71.
VOLKSWAGEN Classic, 58.000 km, 590.000 ptas. Teléfono: 549 57 88.
SIERRA Cosworth, 13.000 km. Teléfono: 549 64 71.
PARTICULAR vende Porsche 911 Turbo, año 82, full equip, perfecto estado. Miguel Angel. Teléfono: (93) 422 43 18. Comidas.
ANTIGUO descapotable Fiat Balilla, sin restaurar, documentación moderna. Precio: 850.000 ptas. Teléfono: (93) 843 91 55.
OPEL Kadett GTE 1.8 IE, año 84, perfecto estado. 650.000 ptas.
DODGE Custom-Van, 90, azul, full equip, 3 m., 4.100.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.
OPEL Kadett GSI, color blanco, regalo radiocassette, año 85. 890.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION
AUTO VILARDELL
C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007



1. Booster Cooler.
 2. Entrada de líquido.
 3. Bomba de circuito de líquido de refrigeración.
 4. Bombona de expansión circuito independiente de refrigeración.
 5. Intercambiador suplementario del circuito de agua, independiente.
 6. Salida del líquido refrigerante.
- CONSECUENCIAS GENERALES**
- 1.º Aumento de potencia
 - 2.º Aumento del par motor
 - 3.º Disminución consumo específico
 - 4.º Disminución temperatura de escape
 - 5.º Disminución de ruidos de motor
 - 6.º Disminución de humos
 - 7.º Mayor fiabilidad en motor
 - 8.º Mayor intercambio de temperatura a menor velocidad (por inyección de agua)

CONCLUSION FINAL
Todo esto hace que el sistema Booster Cooler sea el más sofisticado medio actual de intercambiador de calor de todo el mercado.

Disponemos para los siguientes vehículos:

- Mitsubishi Montero con aire acondicionado.
- Mitsubishi Montero sin aire.
- Mitsubishi Montero Intercooler A.A.
- Mitsubishi Montero Intercooler sin aire acondicionado.
- Nissan GR Top Line sin aire.
- Nissan Terrano sin aire.
- Toyota LD Cr 250 TD sin aire.
- Toyota L1/BJ 70-73 sin aire.

BOOSTER COOLER

**11º PARIS DAKAR
EN CATEGORIA DIESEL**

NISSAN PATROL con BOOSTER-COOLER
COCHE N.º 342
PILOTOS: JUVANTEN/VERMENS



IBERICA SA
DISTRIBUIDOR EN EXCLUSIVA PARA TODA ESPAÑA
POLIGONO INDUSTRIAL BUFALVENT
C/ RAMON FARGUELL, S/N.
08240 MARRESA
TEL. (93) 873 52 50

BBS

Turisport

Distribuidor MADRID
A.T. Acc. de Automóvil, S.A.
Avda. Pedro Giner, 49
Tel. (91) 534 05 95

Distribuidor BARCELONA
TURISPORT S.A. Carret. 72-75
Tel. 308 67 33

KARTS INFANTILES Y DE COMPETICION

Motor gasolina 50 c.c.
Embrague automático

MASALLES
C/ INDUSTRIA, 6
Tel.: (93) 692 18 24
08291 Ripolllet

JEEP WILLYS ANFIBIO

Vende particular
Modelo CJ-3-A, motor gasolina, 100% piezas originales, año 52. Matriculado B-EJ. Modelo de colección. Muy pocas unidades. Precio 1.700.000 ptas. Tel.: (93) 209 01 77. Horas oficina

OPEL Kadett GLS 1.6, 4 puertas, color burdeos, regalo transferencia y radiocassette, año 86. 850.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.
VOLKSWAGEN Polo Classic Cl 1.3, color verde petróleo metalizado, año 87, regalo radiocassette. 675.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.
RENAULT 11 GTL, 5 puertas, color plata metalizado, regalo radiocassette y transferencia, año 86. 725.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.
RENAULT Supercinco TL, color blanco, regalo radiocassette, año 86. 475.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.
SEAT Ibiza Special 1.2, color blanco, regalo radiocassette, año 89. 775.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.
PORSCHE 944, año 86, cuero, A.A., 58.000 km. Teléfono: 549 64 71.
PEUGEOT 205 GTX 1.6, color blanco, spoilers, llantas aluminio, radiocassette Blaupunkt, año 87. 875.000 ptas. Tel.: 468 55 80.
RENAULT 11 GTL, 5 puertas, color plata metalizado, regalo radiocassette, año 86. 750.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

CX GTI, año 84, 62.000 km. Teléfono: 549 57 88.
SIERRA Cosworth, 13.000 km. Teléfono: 549 64 71.
FORD Probe GT Turbo, año 90. Ford Mustang GT 5.0, año 90. Martí. Teléfono: (971) 72 36 31/60 24 12.

Vendo YAMAHA SR 250
Gris, perfecto estado, regalo casco y pitón. Matrícula: M-8805-IY. Precio: 250.000 ptas.
Tel: 461 38 12.
Preguntar por Eduardo.

MERCEDES 2.3 16 v. 3.900.000 ptas. Impecable, full equip, 53.000 km reales, a matricular. Teléfono: (968) 55 02 72. Cartagena.
VOLKSWAGEN Golf GTI, año 1988, ABS, aire acondicionado, llantas BBS, impecable. Teléfono: (968) 13 53 88.
OPEL Kadett GLS 1.6, 4 puertas, color burdeos, regalo transferencia y radiocassette, año 86. 875.000 ptas. Tel.: 468 55 80.
MERCEDES 190 E 2.3, color blanco, aire acondicionado, llantas aluminio, año 87.

2.800.000 ptas. Tel.: 468 55 80.
AUDI 200 Quattro, 68.000 km, todos extras. Teléfono: 549 64 71.
BMW 633 CSI, año 82, cuero, aire, llantas. Teléfono: 549 57 88.
PORSCHE 924 S, M-KG, 66.000 km, llantas. Teléfono: 549 64 71.
BMW 325i, 2 puertas, full equip, color antracita metalizado, año 87. 2.800.000 ptas. Telf.: 468 55 80.
KARTS competición e infantiles, recambios y accesorios. Teléfono y fax: (07) 3140/59119.
COLECCIONISTAS Triumph TR-7, techo, B-ET, todos extras, servo, perfecto estado. Barcelona. Tel.: (93) 258 85 43.
PORSCHE 924 S, M-KG, 66.000 km, llantas. Tel.: 549 57 88.
RENAULT 11 Turbo, año 86, muy cuidado. Tel.: 549 64 71.
RENAULT 11 Diesel, año 1988. Teléfono: 549 57 88.
PORSCHE 944, año 86, cuero, A.A., 58.000 km. Teléfono: 549 64 71.
OPEL Kadett GSI, color blanco, regalo radiocassette, año 85. 925.000 ptas. Tel.: 468 55 80.



ARMANQUE

OZ-SPARCO

LLANTAS HOMOLOGADAS EN GRUPO N.
PARA PEUGEOT 205 RALLYE 5,5x13
P.V.P. 17.503 PTAS. (+ IVA)
DISPONIBLES PARA: FIAT, PEUGEOT, RENAULT,
TOYOTA, LANCIA, OPEL, FORD, GOLF, ETC.

ARM
SOLICITE INFORMACION:
TEL.: (93) 218 53 78-FAX: 218 28 41
RAMBLA CATALUÑA 127-08008
BARCELONA

Soliciten catálogo enviando 200 ptas. en sellos de correos.
Envíos contrarrembolso en 24 horas a toda España.

BMW 320i, techo, llantas. Mes: 28.874 ptas. Teléfono: (91) 244 11 91.

MÁLAGA 1.5 GL, 1986, garantizado. Mes: 13.731 ptas. Tel.: (91) 549 72 86.

MG Metro 1.3, 1987. Mes: 15.014 ptas. Tel.: (91) 244 11 91.

LANCIA Y10 Fire LX I.E., perfecto, 1989. Mes: 20.212 ptas. Tel.: (91) 244 11 91.

ESCORT RS Turbo, 1990, full, semiestreno. Mes: 38.114 ptas. Tel.: (91) 549 72 86.

ESCORT XR3i. Total: 750.000 ptas. Tel.: (91) 244 11 91.

FIESTA 1.400 S, 1986. Mes: 15.014 ptas. Tel.: (91) 549 72 86.

SCORPIO 2.0 I, completísimo equipo, 1989. Mes: 57.749 ptas. Tel.: (91) 549 72 86.

CABRIOLET Escort XR3i, alarma. Mes: 27.720 ptas. Tel.: (91) 244 11 91.

SIERRA 2.0 Ghia, 1989, seminuevo. Mes: 45.044 ptas. Tel.: (91) 549 72 86.

BMW 525i (modelo moderno), aire acondicionado, color plata metalizado. Año 88. 3.675.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

FORD Orion GL 1.6, color plata metalizado, regalo radiocassette, año 85. 725.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

BMW M-3, año 88, 22.000 km, full. Tel.: 549 57 88.

AUDI 200 Quattro, 68.000 km, todos extras. Tel.: 549 64 71.

ALFA GTV 2.0, año 82, 79.000 km, muy cuidado. Teléfono: 549 57 88.

BMW 633 CSI, año 82, cuero, aire, llantas. Tel.: 549 64 71.

LANCIA Thema turbo inyección, 1986, impecable, todos extras. Garantía 12 meses. Azcona, 62.

¿COMERCIALES! ¿Tienen licencias de importación? De Boer Import-Export les ayuda a comprar sus coches japoneses en Holanda o Bélgica. De Boer; Heuvel 04, 5664 HM Geldrop, Holanda. Teléfono y fax: (07) 3140/59119.

KARTS competición e infantiles, recambios y accesorios. Tel.: (93) 692 18 24.

MERCEDES 300 CE, B-KU, 33.000 km, granate, techo, llantas, A.A., ABS, ASD, etc. Tel.: (93) 203 55 09.

BMW 850i y Z1, vendo a matricular, importador. Teléfono: (943) 21 69 85.

HONDA Prelude, matrícula de Bélgica, 60.000 km. Perfecto estado. 900.000 ptas. Tel.: 519 43 61.

VENDO o cambio

Sierra Cosworth, facilidades. Tel.: (987) 47 11 00/47 09 54.

PORSCHE 911 Turbo 3.3, blanco. Tel.: (911) 43 78 13, 42 06 10.

BMW 325i, estupendo. 2.650.000 ptas. Tel.: (911) 43 78 13.

BMW 525i, 24v, nuevo, muchos extras. 5.200.000 ptas. Tel.: (911) 43 78 13.

RITMO Abarth 130 TC, blanco, pintura nueva, última fabricación (10/86). Revisado, techo corredizo, interior Rekaro-Baquet. Llantas. Perfecto estado. Un solo dueño. 1.000.000 ptas. Tel.: (91) 542 11 20.

CABRIO BMW 325i, año 87, ABS, tapicería de piel, dirección asistida, aire centralizado, lavafaros, suspensión M-Tech, stereo Clarion extraíble, llantas, alarma, impecable, motivo cambio de residencia, nuevo. 6.400.000 ptas; ahora 3.650.000 ptas. Información: (976) 53 61 17/21 52 61.

RENAULT 11 Turbo, seminuevo, impecable, cuidadísimo, llantas Braid, amortiguadores Selex, todo blanco, ensanchado, si te gustan los turbos éste te vencerá.

VENDO Alfa Romeo GTV 2.500 con aire acondicionado, ventanillas eléctricas, 1 año

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació
Venda d'automòbils nous i d'ocasió

- Ferrari 328 GTSi-Nuevo
- Ferrari 348 TB/TS-Nuevos
- Ferrari Testarossa-Nuevo
- Ferrari F40-Nuevo
- Honda NSX-Nuevo

- Mercedes 500 SL-Nuevo
- Mercedes 300 CE 24V-Nuevo
- Morgan Plus 4-Nuevo
- Porsche 930 Turbo, Cabrio-Nuevo
- BMW 850i (6 velocidades)

Tel.: (9738) 28 4 59. Fax: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

FERRARI 328 GTS

1988, rojo, int. cuero negro, A.A., alerón extra de fábrica, como nuevo, 12.000 km reales. En Inglaterra: 67.000 libras. Se habla español: 44813417555



DELTA MICS
SPAIN, S.L.
MONTSERAT, 17B
08201 - SABADELL - SPAIN
TEL. 93-727 50 66. 93-727 40 82
93-725 47 02 FAX 93-727 50 00

de seguro. 975.000 ptas. Teléfono contacto: 457 86 52/658 28 63.
AX GT, rapidísimo, sólo 3 carreras, 8 llantas y cubiertas de agua. Preparado en Davakar, muy barato, urge vender. Ramón Alvarez. Teléfono: 413 03 75 y 519 14 23.

PARTICULAR vendo Lancia Dedra 1.8 I.E., azul marino, impecable, 6 meses, 7.000 km. Todos los extras, por cambio de residencia. 2.500.000 ptas.
DODGE, 1991, Custom-van, 4.100.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.

LLANTAS DE ALEACION



TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

Molino, s/n - 08291 RIPOLLET (Barcelona)
Teléfono 691 53 01 - Fax 692 50 60



RELOJ NABBUCO

Los diseñadores de la prestigiosa firma relojera afinada en Ginebra, Raymond Weil, se han inspirado en los Jardines Colgantes de Babilonia para crear su nueva gama de relojes denominada «Nabbuco».

Con un brazalete chapado en oro de 18 kilates, una esfera en la que las gemas se recortan sobre un fondo negro, champagne o marfil, la colección Nabbuco se puede adquirir con cristal redondo o cuadrado.

TORNEO DE BOLOS MOTOR 16 Y GRAN AUTO 16

Se ha disputado bajo el patrocinio de Fiat, la 2ª edición del trofeo de Bowling Motor 16/ Gran Auto 16. Las pistas del Bowling AMF Azca acogieron a los 154 inscritos que pelearon durante la primera jornada para obtener una clasificación reservada sólo a los 48 mejores. En la segunda jornada disputaron la final los ocho jugadores con mejor puntuación. El vencedor fue José Luis Rodríguez Zarco, de la revista Paisajes. En segunda posición quedó Rubén Bote, del Gabinete de Prensa del Ministerio del Interior. Tercero fue Agustín Valero, del grupo Luike Motor Press. También hubo premios especiales para Alfonso Ortín, jefe de comunicación de FIAT, y para Asunción Rodríguez, la mujer mejor clasificada en el torneo.



CUENTAS DANCALL

La multinacional danesa Dancall, compañía que se dedica al desarrollo y fabricación de sistemas de telefonía móvil automática, facturó durante el ejercicio del pasado año un total de 6.556 millones de pesetas, cifra que supone un

aumento de un 28 por ciento con relación al año anterior.

Del total de la facturación, el 85 por ciento corresponde al capítulo de exportaciones y mercado exterior, donde Dancall posee una importante cuota de mercado, fundamentalmente en los principales países comunitarios.

No te pesará



- 30 W. + 30 W.
- Toma para Compact Disc.
- Auto-reverso.
- 24 Memorias.
- Pre-set scan.

Sistema disuasorio anti- robo (Regleta extraíble).
(Patentado por A. R. SYSTEMS).



MADRID: Miguel Fleita, 12 - Teléf. (91) 754 46 65 - 28037 Madrid
CATALUÑA: Juliá Comercial, París, 145 - Teléf. (93) 430 66 36 - 08036 Barcelona

Tal vez el más admirado piloto del Mundial de Quinientos, el tejano Kevin Schwantz, estuvo en Fiorano donde junto con otros pilotos como Luca Cadalora probó un Ferrari F-40. La convocatoria era merced al fabricante de cascos Arai que presentaba un nuevo modelo, el Ultravent. En la pista de pruebas de Ferrari se encontraba todo el estado mayor de la casa encabezado por Piero Lardi Ferrari, el hijo del Commendatore.



SCHWANTZ PROBO UN F-40 EN FIORANO

EL JINETE Y EL PURA SANGRE

KEVIN Schwantz es un amante de los bellos automóviles, de momento posee un Carrera 4 Targa, y ha probado en el circuito Bugatti de Le Mans un Sport con vistas a su próxima participación en las 24 Horas de Daytona.

Primeramente Schwantz dio unas vueltas en el asiento del copiloto y así pudo observar cómo el probador le demostraba las cualidades del aparato. Cuando fue su turno, Motor 16 pudo a su vez sentarse junto al equilibrista tejano. Primera para salir del box, incluso puso el intermitente, y cuando llegó al primer viraje, Kevin aceleró inadvertidamente con cierta alegría con lo cual el coche dio un tremendo culetazo que hizo levantar súbitamente el pie del acelerador al tejano. La mirada que nos dirigió fue de complicidad y toda una confesión: «¡Vaya susto!» La prudencia se imponía, sobre todo cuando dos virajes más adelante unas tremendas e impresionantes marcas de frenada señalaban indefectiblemente una salida de pista.

El giro continuaba, pero para el piloto de Suzuki se añadía un nuevo problema,

y es que la estrechísima parrilla del cambio de marchas requiere una precisión extrema y así en alguna reducción tenía algún problema para insertar la marcha. Una vez habituado se fue encontrando más a gusto y así en uno de los virajes aceleró con fuerza, esta vez ex-profeso, con lo que él nos deleitó con una magnífica derrapada celebrada por el piloto en el más puro estilo de los rodeos tejanos, es decir lanzando un sonoro «¡Iiujuuu!».

Cuando la sesión terminó, el piloto americano declaró a nuestro colaborador: «Es perfecta, aunque un coche de quinientos caballos es difícil de pilotar. Siempre he sentido una especial fascinación por los vehículos Ferrari y me gustaría poder adquirir un F-40 como este, pero me han dicho que ahora están haciendo los últimos doscientos treinta que quedaban todavía pendientes de fabricar y ya no va a haber más. La pena es que también me han dicho que éstos están todos vendidos».

J. L. Aznar
Fotos: M. Guidetti



TODA UNA EXPERIENCIA
El F-40 fue todo un desafío para Schwantz, mago del equilibrio.



OTRAS FIGURAS DE LAS DOS RUEDAS

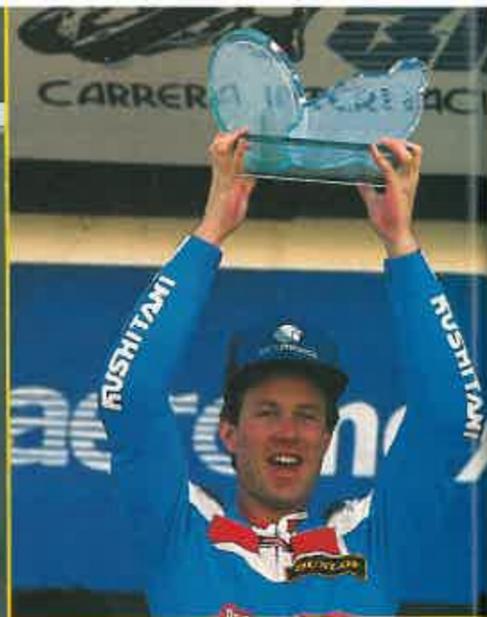
También asistieron a esta especial «cata» otras figuras de las dos ruedas; en la foto superior, Luca Cadalora y Bruno Casanova junto a Franco Gozzi, responsable de prensa de Ferrari y Piero Ferrari, heredero del Cavallino.



MEJICO '90

SUPERBIKES, SUPERMOTOS

Por segundo año consecutivo el circuito Hermanos Rodríguez de Ciudad de Méjico ha sido escenario de la carrera de Superbikes que, sin ser puntuable para ningún Campeonato, vale casi como un Mundial pues en ella han estado presentes los mejores pilotos de la especialidad encabezados por el propio titular de cetro, el gallo Raymond Roche.



SU PRIMERA VICTORIA

El piloto de Dallas Doug Polen venció en ambas mangas con autoridad. Fue su primera carrera para Ducati, también su primera victoria.

ESPECTACULAR

La policía mejicana hacia alardes de destreza y valor con sus vetustas pero espectaculares Harley Davidson. Son los mismos con los que patrullan por las calles.



José Luis Aznar

Enviado especial

LAS Superbikes, o literalmente del inglés, las Supermotos, constituyen una de las especialidades del motociclismo de velocidad que gozan de mejor salud, tanto es así que cuando se está hablando de crisis en el Mundial de Quinientos, una de las propuestas para sanearlo es la de admitir a este tipo de motos en él. Son motos accesibles tanto para los pilotos como para los preparadores, y que además tienen un precio razonable, o al menos así parece cuando se compara con las «pura sangre» de Gran Premio. A todo ello hay que añadir una espectacularidad sin límites tanto por su estética y prestaciones como por la



competencia que generan dado que entre ellas las prestaciones están en un muy razonable nivel de igualdad.

Las Superbikes están derivadas de las motos de calle. Obviamente, para correr son objeto de mejoras y preparaciones, y varias de sus piezas vitales son sustituidas por otras especiales que aunque no son asequibles para todo el mundo, están al alcance de los preparadores más afamados. Los mejores de ellos, como Yoshimura o Moriwaki, pueden incluso recibir piezas de la fábrica que sólo están al alcance de unos cuantos escogidos, pero no dudan en fabricar ellos mismos otras que celosamente guardan para sus propias motos o que también comercializan para los demás.

El reglamento de esta categoría es muy sencillo y explícito. Se admiten motos de serie de cuatro tiempos, setecientos cincuenta centímetros cúbicos si son tetracilíndricas y de hasta mil, caso de las bici-



LUCHA ENCARNIZADA
La lucha por el segundo puesto fue encarnizada. Aquí vemos a Mark, segundo, Mounier, cuarto, Hofmann, quinto, y a Kipp, tercero.

líndricas, con pesos mínimos de 165 kilos para las primeras y 140 para las segundas. El número mínimo de ejemplares que deben construirse para que un modelo sea homologado es de dos mil en el caso de las grandes marcas japonesas: Honda, Suzuki, Yamaha y Kawasaki, y doscientas para el resto como son Bimota, Ducati, BMW, Norton, etc... Para ello estos fabricantes construyen series especiales de sus Honda RC 30, Yamaha FZR, Suzuki GSX 750 R o Kawasaki ZXR 750 por no citar más que las de los cuatro grandes. Esas motos ya presentan unas mejoras con respecto a las de serie, pero cuando van a parar a manos de los preparadores es cuando se convierten en verdaderas motos de carreras. Estos tienen un amplio grado de libertad en su trabajo pero esencialmente el motor debe ser el mismo y el aspecto general de la moto no puede cambiar. Nos explicamos. No se les puede «trasplantar» otros motores con lo que sólo se pueden elaborar los de serie aunque sin sobrepasar en un uno por ciento la cilindrada original y debe mantenerse la alimentación de origen, aunque lógicamente modificando sus reglajes, y el número de velocidades de la caja de cambios, aunque existan posibilidades de utilizar relaciones distintas. La invariabilidad del aspecto obliga a que se mantenga una semejanza

ORIOI PUIG BULTO: LA VOZ DE LA FIM

El Presidente de la Comisión Técnica de la FIM es el español Oriol Puig Bulto. Su opinión es de peso: «la Federación ve con mucha simpatía e interés esta categoría, la queremos potenciar al máximo por ser motos derivadas de la producción de serie y de momento va cobrando un interés creciente. Es una categoría que goza de buena salud y va para arriba. En lo que es mi faceta, estamos haciendo un especial esfuerzo en mantener una homogeneidad de criterios en los controles técnicos y para ello siempre han sido los mismos delegados quienes han ido a todas las carreras, cosa que no ocurre en los Grandes Premios. Ya que es una categoría con menos libertad, ha de haber más control y por eso buscamos homogeneidad y así tener una buena relación entre las marcas y la Federación: buscamos la mayor estabilidad para que las inversiones de los fabricantes sean amortizables. Ahora sólo vamos afinando y esclareciendo detalles, sobre todo porque a veces es difícil plasmar en un papel ideas que se entienden muy bien cuando lo discutimos en la Comisión pero luego pueden tener distintas interpretaciones».



Una de las espinas de Oriol Puig es el problema del quinientos y tras una larga conversación que escapa al propósito de nuestro reportaje acabó confesando su desánimo porque tras decididos esfuerzos de su comisión, las negociaciones no llegan a buen puerto y se verá forzado a actuar de un modo que le disgusta profundamente. Decepcionado, terminó diciéndonos: «al final, pienso que tendremos que imponer un criterio por parte de la FIM porque tras haber hablado con cada uno de los fabricantes hemos visto que es imposible que entre ellos se pongan de acuerdo».

RAYMOND ROCHE: CAMPEON DEL MUNDO



El bajito, moreno y simpatísimo piloto galo ha dado al equipo Ducati dirigido por Marco Lucchinelli un precioso título mundial. Batir a los japoneses tal vez ha sido una sorpresa: «como esta es una categoría nueva, tal vez no han dado el cien por ciento, pero eso es bueno, porque despertarán y los clientes saldrán beneficiados ya que se tendrán que hacer mejores motos». De su Ducati destaca el motor como principal virtud y sobre cómo ha ganado el Campeonato ma-

nifiesta no sin cierto orgullo: «no quería ganarlo todo, he ido a asegurar». No le parece mal cómo está planteado el reglamento aunque para una mayor difusión piensa que «lo ideal sería correr en los Grandes Premios de Velocidad como una categoría más, pero eso es algo que ni la Federación ni los organizadores quieren».

Como antiguo piloto de Gran Premio piensa que entre una y otra categoría «el esfuerzo a desarrollar es el mismo, aunque aquí hay menos competencia. Los reglamentos nos limitan y eso frena, hay menos sofisticación y los gastos están más limitados». Tras haberse rumoreado su retorno a la categoría reina nos confirma que «el año próximo es seguro que corra los Grandes Premios de Francia e Italia con Cagiva» y termina sentenciando a propósito de la victoria de Ducati: «Estoy muy contento de que haya industrias europeas competitivas como es el caso de nuestra marca y el de las españolas aunque este año no os haya ido tan bien».

TU, CHITA.

YO, TARZAN.



BANANA RIVES



INFORTUNIO PARA TONI GARCIA

García no tuvo fortuna al caer en la segunda manga cuando luchaba con sus compatriotas.

con la moto de partida aunque los carenados y guardabarros, por ejemplo, se sustituyen por otros de idéntico aspecto pero contruidos en fibra de carbono. En resumen, que para un profano la moto parece de serie con los únicos cambios que suponen la supresión de los faros, el montar un escape «racing», unas placas de carreras y todo ello espectacularmente maquillado con unas vistosas «pinturas de guerra».

Este es un trabajo que no está al alcance de cualquiera y así nos explica Andrés Pérez Rubio, quien junto con Folch, Cortés, Porta o Nadal, es uno de los más afeitados preparadores españoles de este tipo de motocicletas: «una moto de serie cuesta entre dos y dos millones y medio de pesetas y a ello hay que añadir un mínimo de tres o cuatro millones más para una preparación digna y unos siete u ocho para una media-alta, pero no olvidemos que para competir hacen falta dos mo-

tos». Con ello, un moto que pesa unos ciento noventa kilos pasa a rozar el mínimo impuesto, y de los 115 caballos de serie se pasa a los 145 en el caso de una cuatro cilindros y 135 una de dos. Con ello, y siempre en opinión del preparador madrileño, los costos de participar en un Mundial serán de unos treinta y cinco millones en el caso de sólo hacer las pruebas europeas y llegar a los sesenta si se incluyen los desplazamientos a los circuitos del resto del mundo como es el caso de Nueva Zelanda o Australia.

El Campeonato del Mundo tiene tres años de antigüedad y las dos primeras ediciones fueron coto privado de Honda con su piloto Fred Merkel, pero este año Ducati y Raymond Roche se han llevado el gato al agua pese a la oposición de las tres marcas japonesas: la liviandad de la moto italiana y su ligereza han sido su carta ganadora. En el certamen toman parte pilotos de renombre y aunque es un

poco el retiro dorado de pilotos de Gran Premio como pueda ser el caso de McElnea, Maertens o el mismo Roche, no es menos cierto que pilotos de Superbikes son llamados a quinientos como es el caso de Fogarty o Campbell o el próximo año, Pirovano, que pilotará para Cagiva. En España ha sido la Honda preparada en Bélgica por Dholda y pilotada por Dani Amatriáin la que se ha llevado el gato al agua en un disputadísimo Campeonato que, como el Mundial, goza también de parrillas nutridas puesto que es opinión unánime que esta categoría está básicamente bien planteada. A guisa de conclusión, la opinión de Pérez-Rubio es definitiva: «las parrillas están llenas, hay un buen equilibrio entre los medios empleados y las posibilidades de cada equipo. Todavía no hay el dinero del "Mundial", pero si salimos un poco más en la televisión, las Superbikes despejarán».

En Méjico se dieron cita algunos de los mejores, y si bien no estaban todos los que son, la lucha y el espectáculo estuvie-



EXCELENTE REMONTADA

Luis Carlos Maurel fue el autor de una excelente remontada en la segunda manga.

ron a la altura esperada. Las vedettes eran el Campeón del Mundo, Raymond Roche y Doug Polen, el tejano a quien todos ven como el astro ascendiente. Este ha sido protagonista de un espectacular cambio de marca, puesto que tras haber ganado el Campeonato japonés de Formula Uno -Superbikes todavía más Super- para Suzuki el pasado año y ser tercero en el de éste por causa de una lesión, en Méjico se estrenaba con una Ducati del italo-americano Farucci. Ello presagiaba un duelo que no llegó a existir entre él y Roche ya que éste no parecía muy motivado y así Polen venció ambas mangas tras imponerse en la primera al galo y en la segunda a Thomas Kipp y Jean Yves Mounier.

Eran tres los españoles presentes, Juan López-Mella, Toni García y Luis Carlos Maurel. Los tres tuvieron dignas actuaciones y terminaron décimo, undécimo y decimosegundo respectivamente en la primera manga, mientras que en la segunda, Maurel hizo una magnífica remontada y tras sobrepasar a los otros dos que peleaban entre sí, terminó séptimo seguido de López-Mella mientras que García se iba por los suelos. En el cómputo de ambas mangas, noveno fue Juan López-Mella, undécimo Luis Carlos Maurel y décimoquinto Toni García.

NOVENO CLASIFICADO

El piloto español Juan López-Mella resultó ser a la postre el mejor clasificado de los españoles.



Detrás de Esta Furgoneta Está Mercedes-Benz. Aproveche la Ocasión.

Antes de comprar una Furgoneta de Ocasión, sepa quién está detrás. Sólo así se evitará sorpresas de última hora. Mercedes-Benz presenta la **OCASION ESTRELLA-Eurogarantía Mercedes** para Furgonetas de Ocasión de todas las marcas. La nueva garantía que le ofrece una revisión integral de la furgoneta, el mejor servicio post-venta, un seguimiento pormenorizado de su vehículo y todas las condiciones de la garantía por escrito. Aproveche la ocasión. Mercedes-Benz está detrás.

EUROGARANTIA MERCEDES PARA FURGONETAS DE OCASION

- Válida durante 6 meses para Furgonetas de Ocasión de todas las marcas de hasta 3,5 Tn. y con un máximo de 6 años de antigüedad.
- Reparación de su furgoneta en cualquier Punto de la Red Oficial Mercedes.
- Sin límite de kilometraje durante el periodo de validez de la garantía.
- Mercedes-Benz le ofrece el **Carnet de Garantía** con todos los puntos de cobertura y asistencia por escrito.



Mercedes-Benz

OCASION ESTRELLA

Vehículos de Ocasión garantizados por Mercedes-Benz

JESUS PURAS AL VOLANTE
DEL MAZDA 323 GTX

LLEGAR Y BESAR EL SANTO



AL VOLANTE

Por primera vez en su carrera, Jesús Puras se ha subido a un Mazda grupo A. Un coche con el que tiene mucho que decir y mucho que aprender.



ENTRAR EN LA ELITE MUNDIAL

Jesús Puras ha entrado ya por derecho propio en el grupo de pilotos elegidos. De izquierda a derecha, Andy Tiorthum, ingeniero de Mazda, Mikkola, Puras y José Arrarte.

Esteban Delgado

Enviado especial

EL caso del santanderino Jesús Puras, campeón de España de Rallyes 1990, resulta cuando menos singular. Es la primera vez que un piloto asciende a la categoría de piloto oficial de una marca sin haber disputado antes una sola prueba del Campeonato del Mundo de Rallyes. En ello han tenido mucho que ver dos personas: nuestro compañero en las tareas informativas, Ricardo Muñoz quien en su día sugirió al ex-piloto alemán Achim Warmbold, director deportivo del Mazda Rally Team Europa, el nombre de Carlos Sainz, siendo rechazado; y el propio Sainz con el que Warmbold habló en un vuelo Niza-Zurich camino del RAC de Inglaterra, terminándose por convencer de su decisión como ya adelantara en su día MOTOR 16.

Después de ser contactado por Mazda a finales del verano, Jesús Puras acudió al RAC de Inglaterra para presentarse a Warmbold. El rápido abandono de los Mazda de Hannu Mikkola y Timo Salonen precipitaba las cosas y nada más acabar la prueba británica «Chus» se personaba en Bruselas para cerrar su contrato como piloto oficial en seis carreras, Montecarlo, Portugal, Acrópolis, Mil Lagos,



COMPARTIENDO MANTEL

Hace quince días, no podía imaginar que iba a desayunar con Hannu Mikkola.

Cataluña y RAC de Inglaterra y la posibilidad de acudir también a Nueva Zelanda y Australia aportando un pequeño presupuesto que parece haber sido completado.

De esta forma Jesús Puras acompañado por Chris Williams, encargado de las relaciones externas del MRTE, era presentado durante la Carrera de Campeones disputada en Barcelona como el ocupante del segundo volante del equipo. Un asiento al que habían optado anteriormente Alain Oreille, Ari Vatanen, Pentti Airikkala y Marc Duez.

La caza comenzaba de nuevo. Como hace dos años con Carlos Sainz, MOTOR 16 trataba de localizar a Jesús Puras en su primera toma de contacto con el Mazda 323 GTX. Después de conocer el hotel en el que se alojaba el MRTE, en cuyo regis-

tro no figuraba el nombre del piloto español y que no podía estar haciendo otra cosa que tomar notas, nos acercábamos hasta el mismo para descubrir que hacía una hora que el equipo había levantado el vuelo a la búsqueda de un tramo con menor cantidad de nieve, ya que que en la región del Ardèche, había hasta metro y medio en el tramo de Burzet.

Afortunadamente una oportuna llamada nos ponía de nuevo sobre la pista para sorprender a Jesús Puras y José Arrarte en unos animados postres con los integrantes de su nuevo equipo.



APRENDER TODOS LOS DIAS.
Por ahora, ese es el trabajo de Chus Puras.

«Parece muy pequeño, pero dentro tenemos igual espacio que en el Lancia. Es un coche muy manejable que empuja bien. Tiene bajos, que en terrenos fangosos o de nieve debe defenderse bien». Eran las primeras palabras del piloto español después de dos días de pruebas con el Mazda Rally Team Europe. Dos jornadas



LIMITADO a una cilindrada de 1.600 centímetros cúbicos al apostar por la baza del peso límite, el viejo Mazda 323 4WD siempre tuvo que luchar en inferioridad de condiciones con sus rivales. El nuevo motor de 1.839 centímetros cúbicos del 323 GTX ha supuesto un incremento de un veinte por ciento en par y potencia. Igualmente se ha revisado la refrigeración del vano motor inclinando el propulsor 10 grados hacia adelante, practicando nuevas entradas de aire en la carrocería y la instalación de un electroventilador. El turbocompresor IHI es mayor, con una entrada de 40 milímetros, de acuerdo al reglamento FISA.

Se han incrementado igualmente la longitud, anchura y distancia entre ejes de la carrocería, instalándose una nueva versión reforzada de la caja de cambios de 6 velocidades X-Trac con el diferencial central de acoplamiento viscoso que permite repartir la potencia entre 36/64 por ciento o 46/54 por ciento. El nuevo Mazda 323 GTX dispone de nuevos frenos de mayor diámetro, continuando con llantas de 15".

en las que, sobre todo con unas ganas inmensas de aprender, «Chus» Puras tuvo un maestro como Hannu Mikkola quien le descubrió todos los secretos de conducción sobre nieve: «Hicimos unos cincuenta kilómetros por carreteras estrechas y llenas de nieve. ¡Sólo puedo decir que sabe latín!».

Después de soportar las ventiscas del Col de la Fayole y de, como otros equipos, venir dispuestos a realizar pruebas sobre asfalto tras los últimos Montecarlo, todo el equipo se dirigió hacia Vaison le Romaine para encontrar un par de kilómetros limpios del blanco elemento.

«En asfalto hay que partir de cero con este coche», aseguraba Puras, «llevamos unas ruedas muy pequeñas, de 21, contra las 24 del Lancia, pero para poder utilizarlas habría que homologar nuevos bujes, pues de lo contrario tocamos con el amortiguador». En compañía del ingeniero jefe, Andy Thorburn, el piloto español estuvo probando distintos tipos de muelles. «Es un equipo pequeño, pero bien organizado. Andy es un tipo afable que explica las cosas; y Hannu es una persona estupenda».

Dispuesto a aguantar hasta el último día para regresar a Santander a pasar las próximas fiestas navideñas, el principal problema para Jesús Puras es conocer el nuevo Mazda 323 GTX ante la postura tomada por los organizadores de algunas pruebas del mundial de prohibir los entrenamientos con «muletos» (coches casi idénticos a los utilizados en carrera). Un pequeño escollo que la fuerza de voluntad de nuestro nuevo hombre en el campeonato del mundo de rallyes no tardará en superar. ○



Campeones a Tope.

Este año estamos a tope de campeones. Nuestro reciente Campeón del Mundo de Rallyes, Carlos Sainz, es un ejemplo, pero no el único.

Los pilotos Marlboro de Rally han dominado a tope en todas las categorías en las que han participado, demostrando —una vez más— ser los mejores.

Marlboro les felicita y se enorgullece de contar con ellos en su Equipo de ganadores.



GUSTAVO TRELLES
Campeón de España de Rallyes de tierra por 7º año consecutivo.
Lancia Delta S4 Evolución.
Subcampeón Copa FIA Grupo N del Mundial de Rallyes.



JESÚS PURAS
Campeón de España de Rallyes (Grupo A).
Lancia Delta Integrale.



CELI FONCUÉVA
Campeón de España de Rallyes (Grupo N).
Ford Sierra Cosworth.



FRANCISCO GIMA
Campeón de España.
Copa Renault 5.
Renault 5.



ENSAYOS DE FORMULA 1 EN ESTORIL

LA ALTERNATIVA DE ALESI



El Gran Circo de la Fórmula 1 se suele tomar un mes de descanso desde el final del campeonato hasta los primeros ensayos que, como de costumbre, se suelen llevar a cabo en el circuito de Estoril. En esta ocasión, la atención se centró sobre los nuevos motores y los sistemas de suspensiones activas, que equiparan a varios de los monoplazas protagonistas en la próxima temporada.

Sin embargo, el hecho más relevante rodeó a la figura de Jean Alesi que, por primera vez desde su fichaje en Ferrari, desarrolló un simulacro de Gran Premio. Después de haber dedicado el primer día de pruebas en poner a punto su coche, adaptándolo al trazado de Estoril sin la



NUEVOS CAMINOS

Mientras McLaren concentra su trabajo en el nuevo motor Honda, Benetton evoluciona el sistema de suspensión activa.



CON MUCHA ESPERANZA

Jean Alesi se reveló como un futuro campeón, y todos en Ferrari confían en él. Frank Dernie y Thierry Boutsen han aportado savia nueva al equipo Ligier.



ayuda de Prost, tomó la salida simulada a la que siguieron cincuenta y seis vueltas al circuito, distancia equivalente al pasado Gran Premio de Portugal. El deseo de Cesare Fiorio, y el pronóstico de los ahí presentes, era que Alesi rodara en un tiempo medio de un segundo más lento que lo registrado por los cinco mejores clasificados en el Gran Premio. El primer sorprendido fue Alain Prost, que al rodar junto con el joven Alesi comprobó que era capaz de aguantar su ritmo sin cometer errores ni alterar su forma de conducción. Mientras se iba agotando el carburante, Alesi mejoraba sus registros, hasta lograr establecer el tiempo medio de 1.17.500, que a su vez era prácticamente igual a los de Prost, Mansell, Berger y Senna. En su «Gran Premio invernal» Alesi utilizó un monoplaza que había sido de Mansell, y como ensayo estaba equipado con el motor 037 en una nueva y extremada versión, que dará paso al 039. A pesar del éxito rotundo, Alesi se quedó parado en la pista por un problema eléctrico en la inyección, justamente en la vuelta siguiente al haber terminado «su carrera». A pesar del insignificante inconveniente, Fiorio definió así el trabajo del piloto ferrarista: «Ha rodado como un misil, me ha sorprendido la precisión con la que ha llevado a cabo las cincuenta y seis vueltas, y he podido comprobar una gran templanza en los momentos en que Prost quiso dejarle atrás. Esta es la prueba de que en Ferrari hay un nuevo talento seguro».

El trabajo de McLaren se centró en la puesta a punto del nuevo motor Honda de doce cilindros, que sorprendentemente no resultó tan potente y superior al Ferrari, como tenían previsto los hombres de

POR EL BUEN CAMINO

Mario Illien ha logrado un motor aparentemente competitivo. En Leyton House hay esperanzas puestas en el motor suizo. Ivan Capelli logró unos tiempos aceptables sin acusar averías mecánicas.



McLaren. A lo largo de los cinco días de pruebas, no se registraron problemas mecánicos en el propulsor japonés, aunque las regulaciones electrónicas del mismo, resultaron muy complejas.

El mayor número de novedades se encontraba en los boxes de Williams, que utilizó dos monoplazas conducidos por Riccardo Patrese y Martin Blundell; Mansell hizo acto de presencia, pero siguió sus vacaciones en el sur de Portugal.

Por una parte, Patrese rodó con un FW13B con cambio semiautomático de seis velocidades, accionadas por un meca-

nismo eléctrico, que a su vez recibe la selección de las velocidades por medio de un mando electrónico situado en la parte trasera del volante y muy parecido al que utiliza Ferrari. Como nota curiosa, cabe reflejar que el nuevo cambio Williams carece de sincronizadores de las velocidades, y su mecanismo se parece al que se utiliza en las motos. Patrese se mostró satisfecho del rendimiento, de la fiabilidad mecánica y destacó que en cada cambio se gana media décima de segundo. En el monoplaza de Patrese se ensayó también una nueva versión del propulsor Renault,



CAMBIO AUTOMÁTICO

Williams-Renault confiaron a Riccardo Patrese la evolución del cambio semiautomático y del nuevo propulsor.

fue evolucionando en Williams desde hace cuatro años. Este nuevo sistema está basado en un funcionamiento hidroneumático semielectrónico, que en caso de avería mantiene el coche a cierta altura desde el suelo, aunque la elasticidad de la suspensión sería nula.

Respecto a Benetton, ocurrió algo parecido; todo el trabajo relacionado con los neumáticos Pirelli corrió a cargo de Nelson Piquet, que rodó con el viejo coche para almacenar datos a contrastar con los ya existente logrados con neumáticos Good Year, que se utilizaron la pasada temporada. A raíz de eso, Pirelli empezará a estudiar los compuestos de goma apropiados al nuevo monoplaza diseñado por John Barnard que correrá la próxima temporada.

Al igual que Williams, también Benetton estuvo probando con un coche «laboratorio» un sistema de suspensión activa que, en su día se montará en el Benetton B191. Sólo en esta ocasión, Johnny Dumfries volvió a ponerse a los mandos de un Fórmula 1, a la espera de decidir quién será el piloto que ocupará el puesto del desafortunado Alessandro Nannini.

La escudería Leyton House estuvo presente con Mauricio Gugelmin e Ivan Ca-

denominada momentáneamente RF 43, y que en un futuro se llamará RS3. Lo más destacable del nuevo motor, era la muy reducida dimensión de las culatas y el sistema de admisión considerablemente oculto. Sobre su rendimiento, Patrese contestó con evasivas, y dijo que se trata-

ba simplemente de un motor «laboratorio» cuyas prestaciones no tenían importancia.

En el segundo Williams, Blundell estuvo llevando a cabo un minucioso trabajo de recopilación de datos relacionados con la suspensión activa experimental que se

ESTORIL EN BREVE

Después de que Mario Cabral se pusiera a los mandos de un Fórmula 1 hace veintisiete años, se ha vuelto a ver un portugués en el panorama de la fórmula reina. En la próxima temporada del año 1991, Pedro Chaves será el piloto de Coloni, con la opción de prolongar su contrato durante un año más.

Los «tifosi» no pierden ocasión para demostrar su fanatismo por la Fórmula 1. El día catorce del pasado mes de noviembre se fundó en la ciudad de Siena el «Alessandro Nannini Formula One Club Italia». A partir del pasado lunes, están abiertas las inscripciones para hacerse socio, al módico precio de quinientas pesetas. Todo ello, con la única finalidad de respaldar moralmente al desafortunado piloto italiano.

La marca norteamericana de cascos Bell, ha decidido recuperar el terreno perdido en la Fórmula 1. En Estoril, gran parte de los pilotos presentes ensayaron un nuevo modelo de casco especialmente estudiado para la F-1. Según explicaciones del fabricante, el nuevo casco alcanza cotas de ligereza, resistencia y confort muy superiores a lo que actualmente se emplea.

A partir del día quince del presente mes, Juan Villadelprat pasará a ocupar el puesto de director de equipo y

de producción en la escudería Benetton. Una vez más, el técnico español volverá a trabajar con John Barnard, que aprecia en gran medida su eficacia en el trabajo.

La fuga de «cerebros» no para en McLaren. A pesar de las palabras tranquilizadoras pronunciadas por Ron Dennis al respecto, se ha confirmado que además de Tim Wraigt, que se marchó a Peugeot, ahora Gordon Kimball ha expresado el deseo de abandonar a McLaren, para ingresar en otro equipo de F-1.

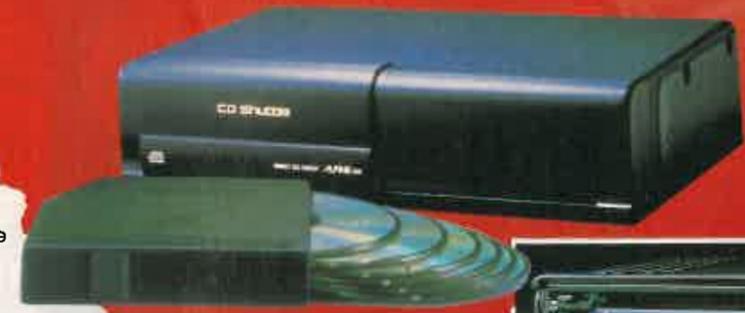
En el palmarés de Nelson Piquet, no sólo hay tres Campeonatos del Mundo, récord de matrimonios e hijos, sino también es el único piloto con tanta tranquilidad de espíritu que, mientras sus mecánicos arreglan el coche, él se queda en el habitáculo y se duerme tranquilamente como si estuviese tumbado en una hamaca, capaz de sobrepasar los trescientos kilómetros por hora. Hay que tener mucha sangre fría.

SIMPLEMENTE, EL MEJOR

Todo parecido del CD Shuttle® cambiador de 6 CD's de ALPINE, con otros cambiadores, es pura coincidencia. Al igual que un Lamborghini, es tal la calidad y alta tecnología de sus elementos, que toda comparación es inútil.

Acuda a su Instalador de confianza y solicite una demostración del CD Shuttle® de ALPINE.

Comprenderá por qué es tan diferente. Como Lamborghini...



ALPINE
ALPINE ELECTRONICS DE ESPAÑA S.A.

LA DUDA DEL PROFESOR

CUANDO todo parecía haberse solucionado acerca de la continuidad de Alain Prost en la Fórmula 1, se ha vuelto a plantear la duda: ¿Seguir en Ferrari o abandonar la F-1?

En Estoril el Profesor manifestó que la decisión depende únicamente de una cuestión personal, sin que nada tenga que ver con Ferrari, Senna, Alesi o la FISA.

«Antes de la Navidad, tomaré la decisión definitiva», dijo Prost y añadió: «quiero pasar estas fiestas con la mayor tranquilidad posible, al lado de Bernadette que está esperando nuestro primer hijo».

Todo esto, lo dijo sonriendo y con bastante sarcasmo. Además acusó a la prensa de tergiversar la realidad y de alterar el clima de tranquilidad que debería reinar en Ferrari, para poder alcanzar el Campeonato del Mundo.

Respecto a las nuevas medidas adoptadas por la FISA sobre la seguridad, así como el «pasaporte» de cada piloto, en el que la Comisión de Seguridad apuntará sus actos indisciplinados, no llamaron la atención del Profesor: «No pienso opinar sobre todo eso», dijo con displicencia, si la



FISA ha decidido actuar así, sus razones tendrá».

La apatía de Prost llegó a su máxima expresión, cuando se le preguntó qué había sentido al conducir de nuevo su Ferrari después de un mes de descanso. «Ninguna sensación especial», contestó, «solo me ha servido para contrastar apreciaciones que tenía almacenadas. Nada más».

UNA POLEMICA MAS

LA nueva reglamentación de la FISA sobre los carburantes destinados a la Fórmula 1, ha despertado un considerable descontento entre los fabricantes de combustibles. Al parecer, la imposición de los ciento dos octanos RON o noventa y dos MON con el dos por ciento máximo de oxígeno, el cero coma dos de nitrógeno y el cinco por ciento de benzeno en relación al volumen, ha perjudicado a todos los fabricantes menos a la compañía Agip, que por lo visto ya tenía previsto y experimentado esa clase de combustible. Según cuentan algunos fabricantes, y lo dicen en voz baja, la FISA ha actuado exactamente como en el caso de la válvula Pop-off, que se había experimentado sobre el motor Ferrari turboalimentado. Evidentemente, en el seno de la Federación Internacional hay cierto favoritismo hacia los constructores italianos cuando se dictaminan los reglamentos. Concretamente un fabricante francés de carburantes, comentó en Estoril -out of the record- que lo relacionado con la gasolina de la Fórmula 1, huele a «pucherazo».

ni realizó los ensayos relacionados con las suspensiones, mientras Van de Poele se encargó de poner a punto la evolución del motor Lamborghini 3512. En resúmenes cuentas, los Lambo fueron un total desastre y decepcionaron a todos, Forghieri incluido.

A la espera del monoplaza que se está diseñando bajo la dirección de Frank Dernie, los Ligier realizaron pruebas relacionadas con nuevas suspensiones y otros detalles aplicables al nuevo coche. Thierry Boutsen se tomó el trabajo con calma y con modesta ilusión, al ver el escaso rendimiento del coche; por el contrario, Eric Comas aprovechó para adaptarse a las reacciones de un Fórmula 1.

También estuvo Coloni, con el único fin de ver como se desenvolvía Pedro Chaves en el circuito de casa.

Algo parecido hizo Minardi, que a la espera de poder disponer del monoplaza con motor Ferrari 037, aprovechó la ocasión para rodar con Gianni Morbidelli, y realizar algunas pruebas con diferentes sistemas de suspensión.

Texto y Fotos: Gigi Corbetta.

MEJORES TIEMPOS

A. Prost 1.12.58, Ferrari. G. Berger 1.13.07, McLaren. J. Alesi 1.13.47, Ferrari. R. Patrese 1.13.30, Williams. T. Boutsen 1.17.09, Ligier. G. Morbidelli 1.17.27, Minardi. N. Piquet 1.17.32, Benetton. M. Gugelmin 1.17.47, Leyton House. N. Larini 1.17.70, Lambo. I. Capelli 1.17.98, Leyton House. E. Comas 1.19.55, Ligier. M. Apicella 1.20.10, Lambo. E. Van de Poele 1.22.03, Lambo. P. Chaves 1.22.04, Coloni. J. Dumfries 1.24.81, Benetton.



UNA IMPORTANTE DECEPCION

Mauro Forghieri volvió a vivir tiempos pasados. Los Lambo fueron un desastre y dejaron bastante que desear.

pell. Este último, estrenó el nuevo propulsor Illmor, un diez cilindros realizado por el ingeniero Illien. El debut no pudo ser más satisfactorio, ya que Capelli logró unos tiempos aceptables, sin tener ninguna avería. Todo el trabajo relacionado con el motor se llevó a cabo en el más estricto secreto, y nadie logró descubrir cómo es el sistema de admisión y el funcionamiento

de las válvulas del Illmor. A su vez, Gugelmin se limitó a probar un sistema de suspensión delantera monoamortiguador diseñado por Gustav Brunner, que al parecer no dio el resultado esperado.

Algo parecido le ocurrió a Mauro Forghieri en el Lambo 1, que en un primer tiempo estaba dotado de un único amortiguador en la parte delantera. Nicola Larini

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

EL QUE SE SUSCRIBA VIAJA SEGURO POR TODA EUROPA



Ahora, si te suscribes a la revista "MOTOR 16" te obsequiamos con el seguro más amplio y más completo, para tu automóvil por todo un año. Podrás viajar con la tranquilidad de estar atendido las 24 horas del día, los 365 días del año, ya que siempre nos tendrás a tu entera disposición.

Te proporcionaremos la guía, las piezas de recambio, alquiler de un vehículo, gastos de hotel, envío de chófer, etc.



Por el precio de 12.480 ptas., deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con ello me beneficio del seguro de asistencia anual de mi automóvil.

La forma de pago que elijo es la siguiente:

Talón adjunto a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A.

Giro Postal N.º _____ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid.

D. _____ Dirección _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tfno. _____

Precio suscripción Motor 16

España	12.480 ptas.	Portugal	13.338 ptas.	América	20.176 ptas.
		Europa	15.808 ptas.	Resto del Mundo	23.816 ptas.



más de 65 años de SEGURO por el mundo.

Pronto se ha puesto Peugeot en marcha. En 1991 tiene como objetivo ganar el Mundial de Sport, y por ello ha estado cuatro días en el circuito de Jerez haciendo test de neumáticos y poniendo a punto el 905.

El inglés Tim Wright, ex McLaren, y recientemente nombrado responsable de la oficina de estudios de Peugeot y, al mismo tiempo, encargado del coche de Rosberg y Dalmas en los circuitos, estaba en Jerez al mando de las operaciones. El nos contó los pormenores del equipo Peugeot Talbot Sport en lo concerniente a la disciplina de Sport. Con respecto a McLaren, su punto de referencia más cercano, se mostró sorprendido de la organización y los medios disponibles en Peugeot, muy superiores a los de la escudería inglesa de Fórmula 1. Nos habló de temas tan importantes como la telemetría que, si bien es inferior a la empleada en la categoría máxima, resulta demasiado avanzada para los coches de Sport; lo cual explica los medios que ha puesto Peugeot en juego en su nuevo reto deportivo.

Pero en Jerez, a pesar de que la cita era de Michelin, los hombres de Peugeot tenían una labor ardua que hacer, y así Tim Wright nos confesó que el coche todavía tiene noventa kilos de más, que si el motor es ahora más progresivo, todavía necesita mejorar en potencia y en funcionamiento, y que la transmisión también debe ser revisada a base de emplear ma-



BUEN CRONO

Keke Rosberg comenta con Tim Wright el tiempo conseguido, que ha resultado más esperanzador de lo que en principio se esperaba.

teriales más ligeros en su carcasa y otros elementos; aunque su funcionamiento ya no da los problemas detectados antes de las dos carreras realizadas a final de temporada. Es indudable que el tema del peso es un punto muy importante, y por ello en Peugeot van a seguir haciendo pruebas exhaustivas hasta el comienzo real de la temporada 1991, y así Estoril y Paul Ricard serán las dos citas más inminentes para el equipo, siempre con el vehículo laboratorio desplazado a Jerez, que cuenta con la misma configuración vista este año. Preguntado sobre la colaboración con Dassault, Wright dice que seguirá existiendo aunque su trabajo ya ha sido realizado, dado que la aerodinámica del coche es perfecta.

Rosberg, Alliot y Dalmas fueron los pilotos que acudieron a las pruebas de Jerez. El finlandés, piloto número uno del equipo se sintió muy satisfecho del com-

PEUGEOT ENTRENO EN JEREZ

SALEN LOS TIEMPOS



EN CONCLAVE

Dalmas, Alliot, Wright y Rosberg comentaron en todo momento las reacciones del Peugeot 905. Los resultados han sido más que satisfactorios.

A TOPE

El equipo Peugeot no paró ni un momento en los cuatro días de Jerez, a pesar de que los problemas encontrados fueron mínimos



portamiento del coche, lo que se reflejó en un tiempo de 1'27"900 que, si tomamos como referencia el mejor tiempo realizado por el Sauber Mercedes C9 en 1988 (1'28"670), resulta significativo y muy representativo. Hay que recordar que el Mercedes era turbo y el Peugeot es atmosférico, y que el peso de aquél era de 900 kilos mientras el coche francés pesa actualmente 840. Es indudable que, si la progresión de tiempos continúa, el Peugeot 905 ya es un potencial ganador antes del comienzo del Mundial. Durante las pruebas, tan sólo una junta homocinética trasera y un problema de diferencial, que acabó rompiendo el cambio, perturbaron la labor de Peugeot. Dalmas y Alliot (faltaba Baldi) nos manifestaron su satisfacción por estar en el equipo, pues más vale «estar en un equipo puntero de Sport que en uno mediocre de Fórmula 1».

Gigi Corbetta

CATALUÑA, CAPITAL DEL MOTOR



I. M. CASANOVAS

JAMAS habíamos visto a más de 10.000 espectadores puestos en pie aclamando a un piloto de rallyes. Todo esto sucedió en la reciente **CARRERA DE LOS CAMPEONES**, donde **Carlos Sainz** se llevó los mejores aplausos aunque el triunfo final fuera para el veterano piloto sueco Stig Blomqvist.

Fue la demostración irrefutable de que los rallyes, cuando se disputan con luz diurna y en un circuito cerrado, constituyen un **espectáculo de primer nivel**. En el circuito instalado en la montaña de Montjuich la afición disfrutó de lo lindo y a nivel de televisión todo resultó sumamente apasionante.

Lo cierto es que **Cataluña** se está convirtiendo en la auténtica **capital del motor**. Primero fue noticia por su designación para la próxima temporada como escenario del **Gran Premio de España de Fórmula 1** en su nuevo circuito de **Montmeló**, donde por cierto los trabajos marchan viento en popa y la primera capa asfáltica ya está cubierta. La polémica con Jerez pronto se apagó y el RACC ganó una batalla en la que tenía, de largo, las mejores cartas en la manga.

Después, Barcelona vivió la **inauguración motorística** del fantástico **Palau de Sant Jordi**. El **SUPERCROSS** americano se reveló como un acontecimiento excepcional y ya podemos avanzar que será una de las clásicas del año. Dias después ha llegado la Carrera de Campeones que a pesar de las adversas condiciones climatológicas, también se saldó con éxito.

Como pueden comprobar nuestros lectores, hoy se nos escapan los elogios con facilidad. No en vano, ha sido un final de año muy intenso que ha confirmado lo que todos sabíamos, **la afición catalana es la mejor de España** y está calentando motores de cara a la inauguración del circuito permanente que está prevista para el mes de julio de 1991.

Ninguna capital europea puede presumir en estos momentos de haber organizado en un mes dos acontecimientos de tan alto nivel como el **SUPERCROSS** y la **CARRERA DE CAMPEONES**. Pero hay más. Para **enero** se anuncia una **carrera de motos en la Plaza de Toros Monumental con Kocinski y Lawson** como estrellas y pronto llegará el **Trial Indoor** que es otro éxito asegurado de antemano.

Se nota, se palpa, se vive un ambiente en progresiva ebullición. Cuando los **Sito Pons, Carlos Cardús, Juan Garriga** y compañía están de vacaciones, el deporte del motor elevado a la categoría de espectáculo-show se ha convertido en la nueva moda.



CIRCUITO DE CATALUÑA FANGIO EN BARCELONA

EL gran Campeón argentino Juan Manuel Fangio no quiso desaprovechar la ocasión de visitar las obras del Circuito de Cataluña con motivo de su visita a Barcelona, ciudad a la que acudió a recoger un premio que le ha otorgado la revista Don Balón. «El Chueco» alabó el trazado y manifestó «que aquí los pilotos tendrán que manejar mucho» refiriéndose a la larga serie de virajes encañonados. Fangio dijo que siempre le había extrañado que Barcelona no contase con un trazado permanente y aceptó la invitación del Presidente del RACC, Sebastián Salvador, de hacer el giro de inauguración: «Pediremos a Mercedes que nos mande unos autos». El siempre joven Campeón, que lamentó llegar a los ochenta el próximo año, deleitó a los afortunados presentes con una serie de anécdotas de sus tiempos y en cuanto a la polémica entre Senna y Prost, pese a defender la deportividad de ambos, pareció estar más a favor del brasileño.



VISITA DE LUJO
Fangio, aprovecho su estancia en Barcelona, para visitar las obras del circuito de Cataluña

SIN DECISION CANDIDATOS AL LANCIA

SIGUE sin decidirse el nombre del piloto que va a sustituir a Jesús Puras al volante del Lancia oficial. No será hasta dentro de unos días, tras una reunión en Italia con Lombardi y responsables de Fiat Auto, cuando saldrá el nombre definitivo. Mientras tanto, todas las hipótesis son posibles.

Pero las más verosímiles apuntan a dos nombres: Borja Moratal, que es el candidato de la Jolly Club en España y Pep Bassas, mientras que la candidatura de Gustavo Trelles prácticamente se ha abandonado, ante el desinterés del propio uruguayo. Cuando la candidatura de Bassas parecía también descartada, una fructífera conversación con Faustino González Aller (Director General de Fiat Hispania) vuelve a empujar al catalán hacia el volante del Integrale, siempre apoyado por el RACC con toda su capacidad de convicción.

Por otro lado, al destinar la mayor parte de su presupuesto al equipo Toyota, Marlboro no puede prestar su apoyo al equipo Ford-Race, que se limitaría exclusivamente al Campeonato de Tierra,



GUSTAVO TRELLES

Es uno de los nombres que más suenan para pilotar el Lancia Delta.

quedando pendiente el programa mundialista de Barcolet a las necesidades del equipo en Inglaterra.

También está prácticamente abandonado el proyecto de BMW en el campeonato de España, centrándose exclusivamente el equipo en el certamen de velocidad en circuito.

Nos podemos encontrar pues con un Campeonato de España con muy pocas figuras, limitado a un desigual duelo entre el Lancia y el Peugeot 309 de Arqué, o por el contrario, con una apasionante lucha fratricida entre varios pilotos que contarán con los todopoderosos Lancia Integrale.

FORMULA 1

DOS GRANDES PREMIOS EN ESPAÑA

ESPaña podría ser el único país que cuente con dos Grandes Premios de Fórmula. Para ello la Junta de Andalucía está dispuesta a llegar a un acuerdo con Bernie Ecclestone. Están estudiando

la forma más idónea para que se pueda llevar a cabo esta carrera en el circuito andaluz, para ello se tomará como modelo la que se viene utilizando en Italia, que con distintas denominaciones tienen dos carreras, o como sucedía en Inglaterra que también contaban con dos pruebas de esta especialidad. Lo cierto es que cueste lo que cueste todo parece indicar que Jerez seguirá teniendo Fórmula 1.



FORMULA INDY

LLEGA TOM WALKINSHAW

El equipo Tom Walkinshaw Racing, preparador de los Jaguar que compiten en el Mundial de Sport Prototipos, ha comprado un Lola de Fórmula Indy, con la idea de introducirse en este particular campeonato americano. Para impulsar este chasis están desarrollando un motor Cosworth con las exigencias de esta competición. Con la llegada de este equipo cada vez es mayor la presencia de la tecnología europea en este certamen.

CALENDARIO 91

FORMULA 1

10 de marzo G.P. U.S.A. (Phoenix). 24 de marzo G.P. Brasil (Interlagos). 28 de abril G.P. San Marino (Imola). 12 de mayo G.P. de Mónaco. 2 de junio G.P. de Canadá (Montreal). 16 de junio G.P. México. 7 de julio G.P. de Francia (Magny Cours). 14 de julio G.P. de Inglaterra (Silverstone). 28 de julio G.P. de Alemania (Hockenheim). 11 de agosto G.P. de Hungría (Hungaroring). 25 de agosto G.P. de Bélgica (Spa). 8 de septiembre G.P. de Italia (Monza). 22 de septiembre G.P. de Portugal (Estoril). 29 de septiembre G.P. de España (Barcelona). 20 de octubre G.P. de Japón (Suzuka). 3 de noviembre G.P. de Australia (Adelaide).

SPORT PROTOTIPOS

7 de abril, Suzuka (Japón). 5 de mayo, Monza (Italia). 19 de mayo, Silverstone (Inglaterra). 26 de mayo, Paul Ricard (Francia). 23 de junio, 24 Horas de Le Mans (Francia). 18 de agosto, Nurburgring (Alemania). 1 de septiembre, Jerez (España). 22 de septiembre, Canadá o U.S.A. 6 de octubre, México. 27 de octubre, Autopolis (Japón).

MUNDIAL DE RALLYES

24 al 31 de enero, Rallye de Monte Carlo. 14 al 18 de febrero, Rallye de Suecia. 5 al 10 de marzo, Rallye de Portugal. 27 de marzo al 2 de abril, Rallye Safari. 27 de abril al 2 de mayo, Rallye de Francia (Tour de Corse). 1 al 6 de junio, Rallye Acropolis. 22 al 28 de julio, Rallye de Argentina. 20 al 26 de agosto, Rallye 1000 Lagos. 19 al 23 de septiembre, Rallye de Australia. 13 al 18 de octubre, Rallye de Italia (Sanremo). 2 al 6 de noviembre, Rallye de España (Cataluña-Costa Brava). 24 al 29 de noviembre, el RAC.

BOXES

MIKA HAKKINEN, vencedor de la F-3 Inglesa será el segundo piloto del equipo Lotus de Fórmula 1.

De esta forma la joven promesa finlandesa apadrinada por Keke Rosberg ha desestimado su paso por la Fórmula 3000 donde tenía asegurado un puesto en el equipo DAMS.

AMOS BILBAO, que seguirá en el 91 participando en el Campeonato del Mundo de Trial, será el piloto número 1 de GAS-GAS. Para ello contará con el apoyo incondicional de la marca y dispondrá de una Delta GT25, una revolucionaria moto monocilíndrica refrigerada por agua.

NISSAN participará con tres de los nuevos Pulsar en el Rallye Safari. A sus volantes estarán el veterano

Blomqvist, el inglés Llewellyn y el keniano Mike Kirkland.

DOUG DUBACH, piloto de origen norteamericano, ha sido el vencedor del 5º Lucky Strike Supercross de Ginebra. En esta prueba se despidió de la afición el piloto suizo Jacques Cornu, tras una dilatada carrera deportiva.



HERNANDO CUADROS tiene muchas posibilidades de volver de nuevo a correr en los circuitos españoles. Tan sólo le falta ultimarse algunos detalles con sus patrocinadores para participar en la recién creada Fórmula Renault, certamen que está levantando mucha expectación y que va a reunir a un buen plantel de pilotos. Cuadros, además de participar en España, tiene previsto incluir en su programa alguna participación en el extranjero, en la Fórmula Renault Inglesa.

EL RALLYE CORTE INGLES tiene ya definidas sus fechas, se disputará del 20 al 23 de marzo. El recorrido lo compondrán 28 tramos con un total de 355 kilómetros de velocidad. El recorrido total del rallye será de 919,95 kilómetros.

PIER FRANCESCO CHILLI, ex Honda 500 oficial, probó la Aprilia 250 en Jerez. Se da la circunstancia



de que este piloto tenía asignada una nueva Honda 500 como la de Sito, pero al no tener presupuesto ni sponsor para pagar los más de 100 millones de pesetas que cuesta la moto, se tendrá que conformar con participar en una categoría inferior.



EL DUELO FERRARI

Grand Prix Sportique ha comenzado la venta de una edición limitada de quinientas litografías del trabajo original en óleo de Alan Fearnley, titulado «Ferrari Duel». Estas reproducciones recogen una escena nocturna del repostaje de los Ferrari 250 TR de Phil Hill y Oliver Gendebien en las 24 Horas de Le Mans de 1961. El tamaño de las litografías es de 70 X 52 centímetros y su precio es de 95 libras esterlinas, unas 18.000 pesetas.

Pedir a: Grand Prix Sportique. Upton, Tetbury, Gloucestershire, GL8 8LP, Inglaterra. Tel: (0666) 50 43 86

CARRETERAS EN OBRAS

- RED NACIONAL: N-I, Burgos-Lerma. N-II, provincia de Guadalajara. Igualada-Martorell. N-III, Arganda-Tarancón. N-IV, Manzanares-Bailén. Provincia de Ciudad Real. N-V, Talavera-Navalmoral. N-VI, Adanero-Villalpando.

- RED SECUNDARIA: N-330, Jaca-Francia. N-340, Sagunto-Valencia y Alicante-Elche. N-430, Osa Montiel-Munera. N-420, Alcañiz-Taragona. A-630, Campomanes-Oviedo. N-552, Ripoll-Puigcerdá. Teléfono de información de Tele-ruta: (91) 535 22 22



106 / Motor 16

TODO TERRENO

CLUB LAND ROVER

Los usuarios de Range Rover, Discovery y Defender tienen la posibilidad de aumentar sus conocimientos de conducción fuera de carreteras y entrar en contacto con la Naturaleza de la mano de Javier Brugué, un hombre ligado desde hace años a las actividades de Todo Terreno. Los concesionarios de la marca distribuyen trimestralmente la revista Land & Range en la que se recogen todas las actividades programadas.

Más información en los teléfonos: (91) 18 21 18 ó (91) 676 82 11

CURSOS

SEGURIDAD BLANCA

En esta época más que nunca, cuando las circunstancias meteorológicas disminuyen o hacen perder la adherencia de los firmes de nuestras carreteras, es cuando las técnicas de conducción que permiten dominar el control de los derrapajes requieren la máxima atención. La Escuela Can Padró imparte cursos para que la conducción bajo circunstancias invernales no suponga ningún problema para usted.

Próximo curso: 22 y 23 de diciembre
Profesores: S. Cofiellas y J. Arqué
Precio todo incluido: 50.000 pesetas
Más información en el teléfono de Barcelona: (93) 833 03 11

AVENTURA

TRAVESIA EN MOTO-NIEVE

AVENTURISMO S.A., es una agencia especializada en viajes de aventura que ha organizado para los próximos meses de enero, febrero y marzo «La Gran Aventura Blanca».

Consiste en realizar una travesía de más de 600 kilómetros a los mandos de una moto-nieve por los paisajes más bellos de la región canadiense de Quebec. El viaje dura nueve días y su precio incluye la moto, el equipo, guías, asistencia mecánica, hoteles con media pensión y billete de ida y vuelta.

Precio: 320.000 pesetas.
Más información: (93) 211 20 50

A LEER TOCAN

GRAN PRIX 90

La editorial italiana World Cross ha publicado un libro que recoge los mejores momentos de las tres categorías del Mundial de Motociclismo del año 1990. Su título es Grand Prix 90, escrito por el reconocido periodista italiano Stefano Saragoni y con fotografías a todo color de Marco Guidetti y Takanao Tsubouchi a lo largo de sus 154 páginas.



Precio: 70.000 liras. (5.800 pesetas). Pedir a Edizioni World Cross. Tl: 0521/24 28 00.

LO QUE HAY QUE VER

SUPERBIKES DE NUEVA ZELANDA

DOMINGO Deporte emitirá un resumen de la última prueba del Mundial de Superbikes de Nueva Zelanda, celebrado el pasado 18 de noviembre, así como otra de las espectaculares pruebas de Supercross americano, en esta ocasión desde Oklahoma.

Domingo 23, a las 14:40 y a las 18:45 respectivamente.

RESUMENES DE LA TEMPORADA

El programa Estadio Dos está preparando sendos resúmenes del Mundial de Rallyes y del Mundial de Motociclismo de la temporada que acaba de finalizar, y que serán emitidos en las tardes del día 27 y del día 28 de diciembre. Una semana antes, el viernes 21, ofrecerá otro resumen del Trial Indoor celebrado en la ciudad de San Sebastián el fin de semana del 15 y 16 de diciembre.

TELEFONOS

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
Tel. (900) 12 35 05

CAMPSA
Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel. (91) 742 12 13

ADA
Tel. (900) 10 08 99

AHSA
Tel. (91) 441 71 17

DYA
Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel. (91) 441 33 44

RACE
Tel. (91) 593 33 33

RACC
Tel. (93) 209 35 77

ALFA ROMEO
Tel. (91) 654 40 11

AUDI
Tel. (900) 11 22 22

BMW
Tel. (900) 10 04 82

CITROEN
Tel. (91) 450 11 11

FIAT
Tel. (91) 450 11 50

FORD
Tel. (900) 14 51 45

HONDA
Tel. (900) 30 80 80

LANCIA
Tel. (91) 450 13 50

MAZDA
Tel. (91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ
Tel. (91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel. (91) 441 33 44

OPEL
Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel. (91) 597 21 25

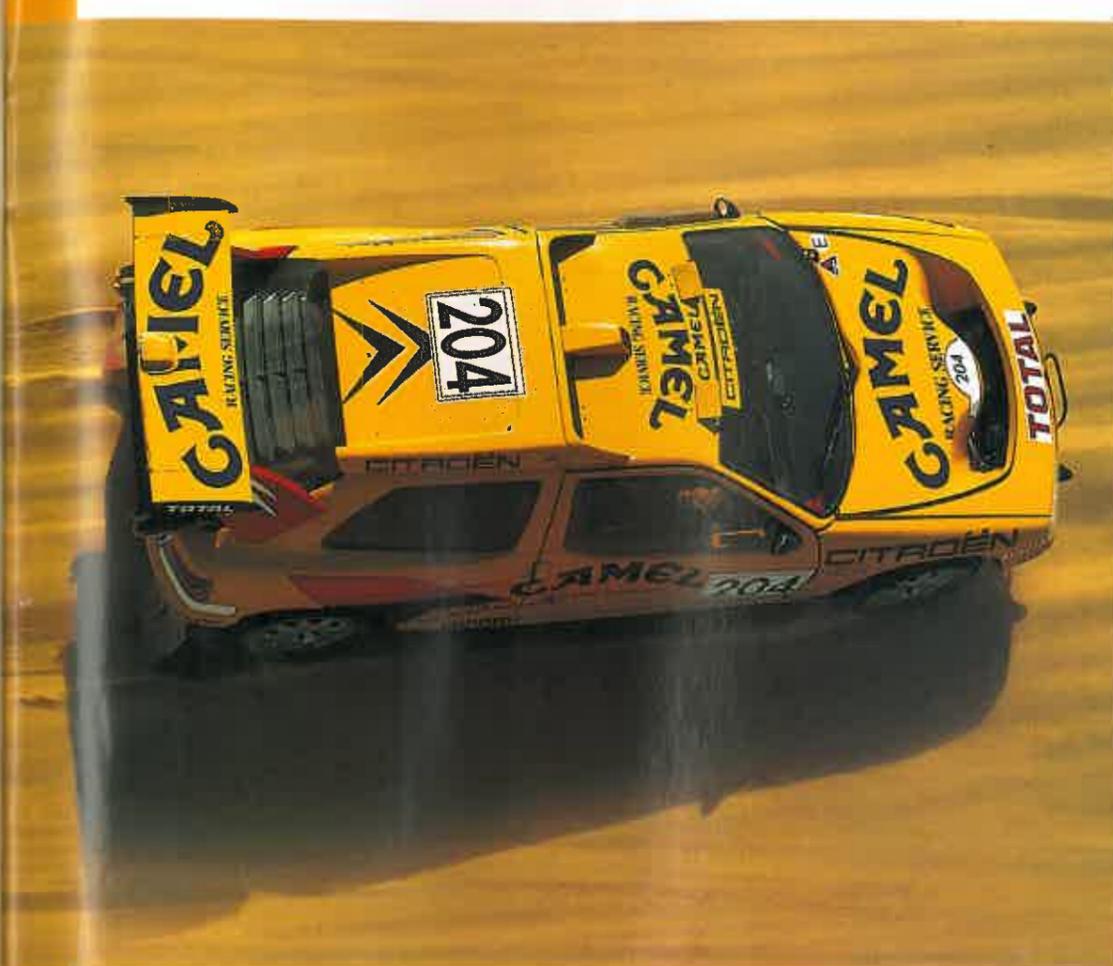
RENAULT
Tel. (91) 556 39 99

SEAT
Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel. (900) 13 65 24

Coordina Lourdes Bravo

El amarillo brillará en Dakar.



El más espectacular de todos los raids vuelve a la arena. Allí, un año más, estará el equipo Camel. Día a día, duna tras duna, los pilotos del Camel Team-Vatanen, Waldegaard, Ickx y Ambrosino trazarán la ruta que les lleve a su objetivo: El pódium de Dakar. Ellos pondrán la fuerza. El amarillo brillará en Dakar.

GAMEL TEAM PARIS-DAKAR '91

EN CITROËN

Su coche usado, con garantía por escrito

SELECCION
CITROËN EUROCASION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

**Todas las marcas.
Todos los modelos.**

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir con Garantía.

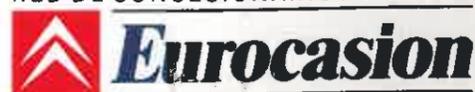
Garantía hasta 2 años.

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de Garantías, por escrito, que van desde los 3 meses hasta los 2 años, con nuestra Garantía Oro.

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía selección (1 año, 18 meses, 2 años), disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN



Vehículos de ocasión. Coches de primera.

TREINTA MINUTOS
DE VIDEO
CON CARLOS SAINZ

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

22 de diciembre 1990

Núm.374 • 400 ptas.

VW POLO PARA EL 92

- MAS LARGO
- MAS ANCHO
- MAS ALTO

PRIMERAS FOTOS



EXCLUSIVA

CON JESUS PURAS EN MONTECARLO



CHUBASCO: LO ULTIMO DE MASERATI



8 413042 641506

00374